MAGYAR SZÁRNYAK

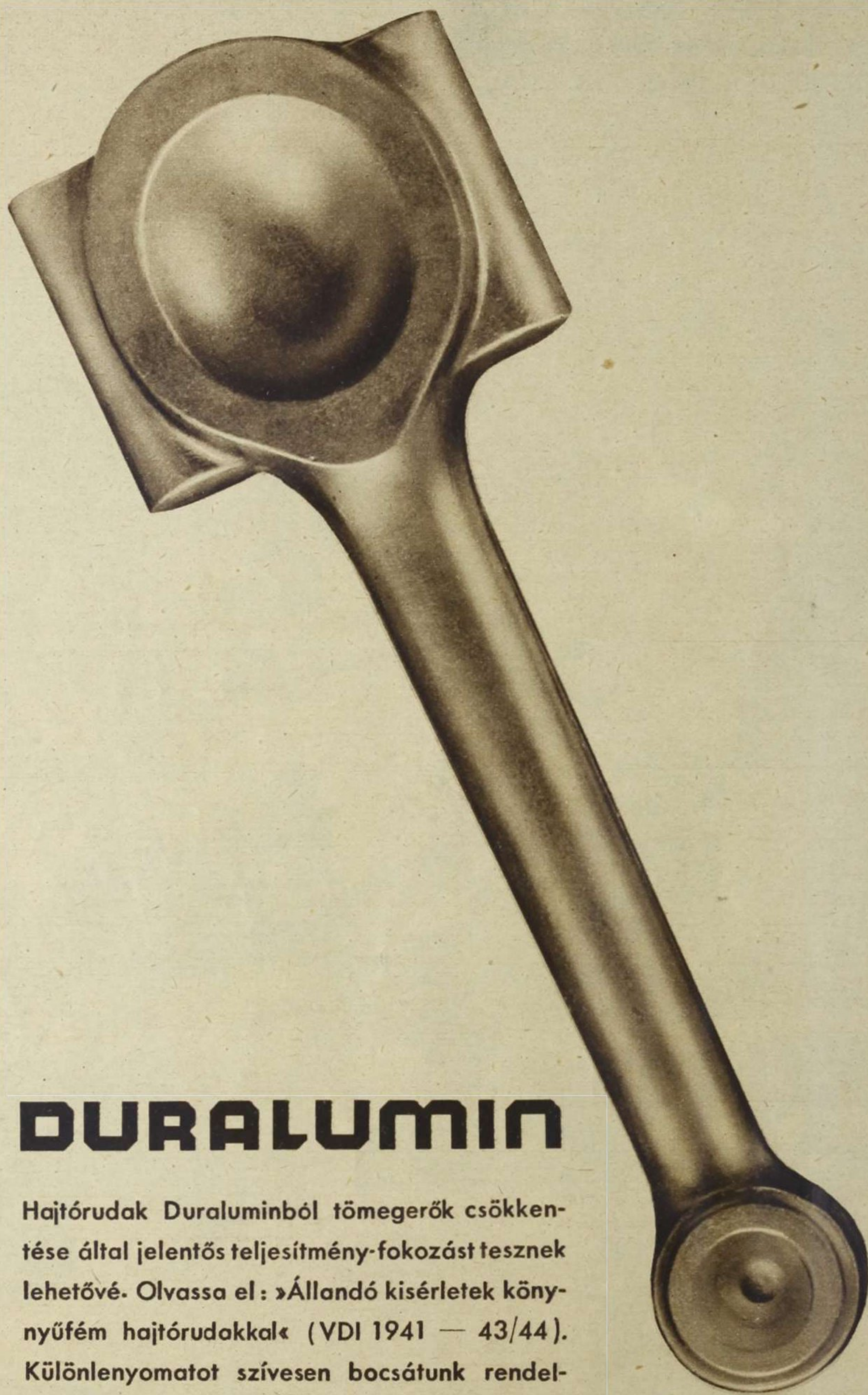
SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

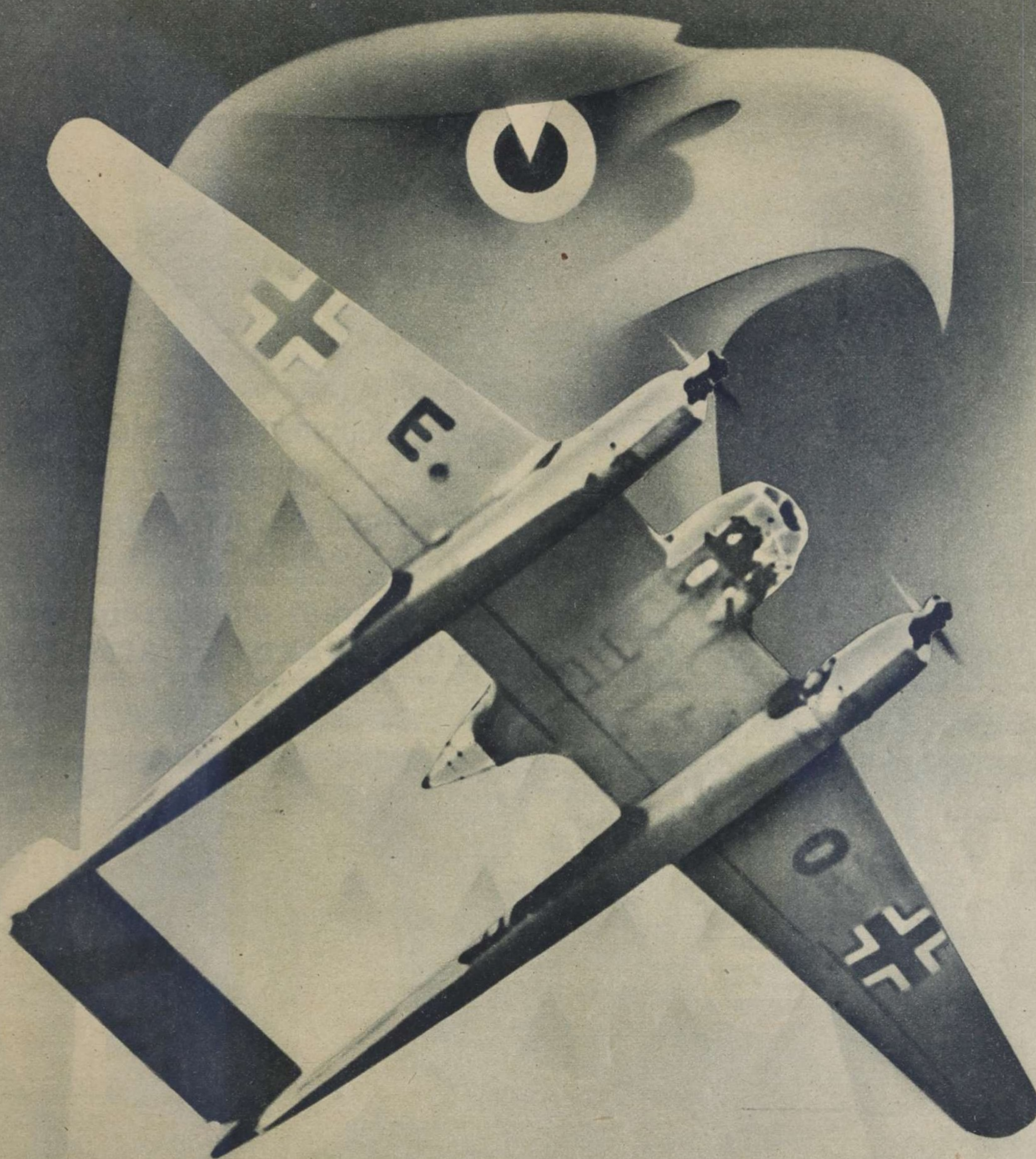
1942 JÚLIUS 1. (V. ÉVF. 13. SZÁM)



Harcrakész
Macchi 202 vadászok

ÁRA 50 FILLÉR


DURALUMIN
Hajtórudak Duraluminból tömegerők csökkentése által jelentős teljesítmény-fokozást tesznek lehetővé. Olvassa el: »Állandó kisérletek könnyűfém hajtórudakkal« (VDI 1941 — 43/44). Különlenyomatot szívesen bocsátunk rendelkezésre.



Fw 189 KÖZELFELDERÍTŐ

FOCKE-WULF FLUGZEUGBAU GMBH, BREMEN

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * V. ÉVFOLYAM 13. SZÁM * BUDAPEST, 1942 JÚLIUS 1



A Kormányzó Úr Őfőméltóságának 74-ik születésnapját az egész ország és a hadrakelt honvédség lelkesen ünnepelte meg



Vitéz Molnár hadnagy bajtársai nevében beszél



Madarász István megyéspüspök, dr. Stolpa Károly főiskolai igazgató, dr. Aranyossy Arisztid ügyvédkamarai elnök, br. Schell Péter főispán, a Kormányzó Úr képviselője, dr. Lakatos Géza hadtestparancsnok

HADNAGYAVATÁS A KASSAI REPÜLŐ AKADÉMIÁN



Komlós százados felolvassa az esküminták, mellette vitéz Orosz Béla ezredes, az Akadémia parancsnoka

A Kormányzó Úr képviselője, nemes Rákosi Béla altábornagy beszél





Eskü!

Eskütétel után a 24 új hadnagy. Balról vitéz Bánfalvy ezredes, középen a Kormányzó Úr képviselője, jobbról vitéz Orosz Béla ezredes az Akadémia parancsnoka

Az eskütétel alatt haditudósító készít filmfelvételt. Balról Zachár István táblaelnök, a Kormányzó Úr képviselője, Lakatos Géza hadtestparancsnok, dr. Pohl Sándor polgármester

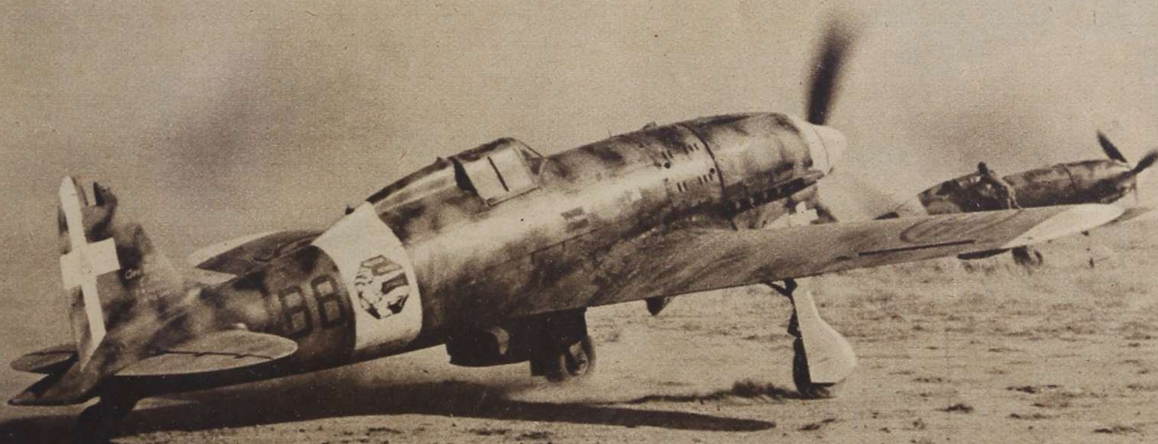




Az új Do. 217. bombázógép.



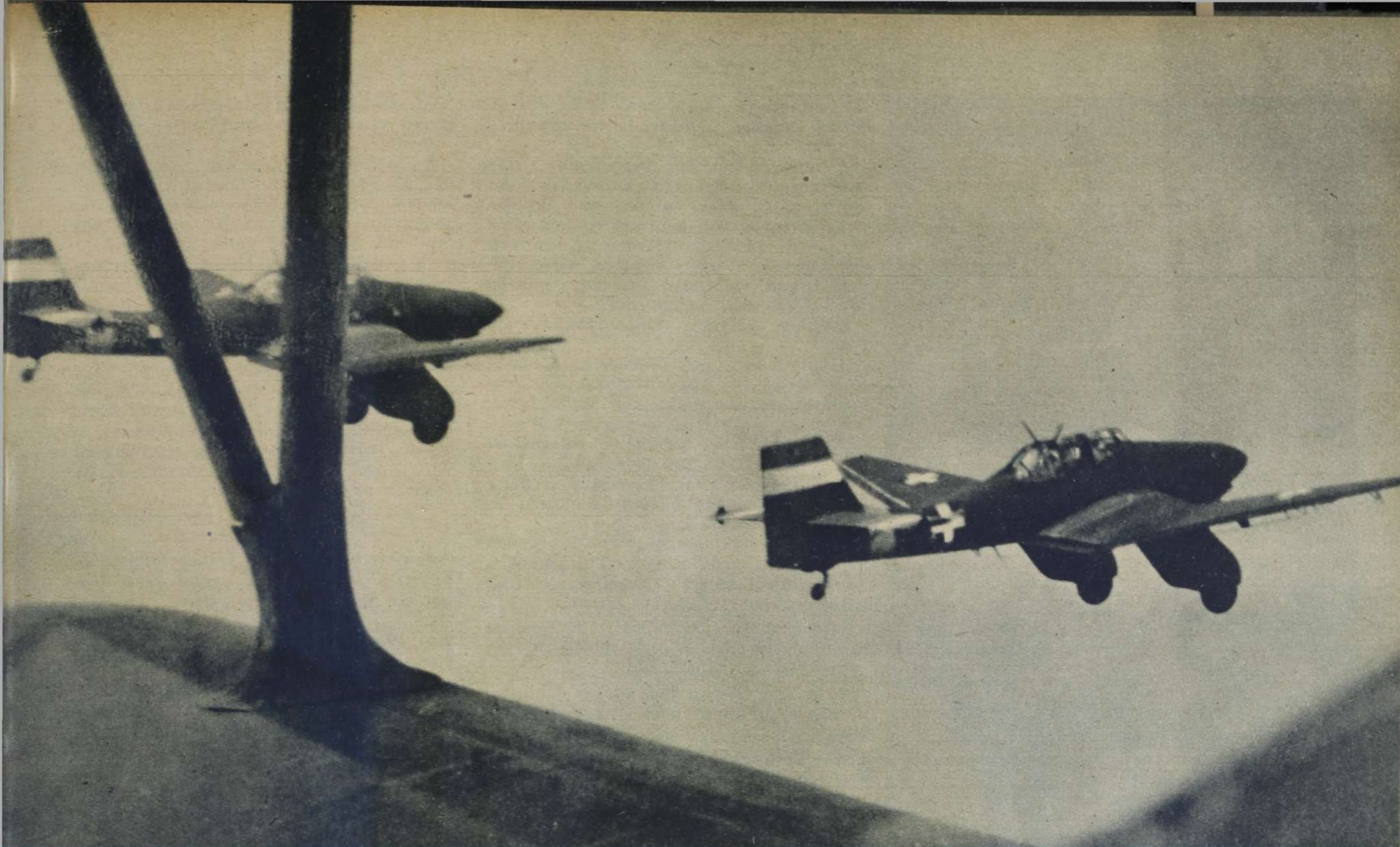
Macchi 202. vadászok harcba indulnak.



Fiat vadászrajunk felszáll



Bombázógépeink, támaszpontjukon



Zuboraj tart az »ellenség« felé...

Magyar Zuboraj 250 kilós bombákkal szétveri az ütegcélpontot

Izgalmas harci gyakorlat a légierők zuhanóbombázóinak feladataiból

Még a Bakony szele sem érzik ebben a rekkenő melegben, tűző napsütésben a veszprémi repülőtéren. Bronzbarnára sült meztelen felsőtesttel teljesítenek szolgálatot a tiszthelyettesek, tisztesek és legénység a gépek körül. Kidolgozott izmok, arányos vonalak, a sportkemény élet részesei a repülőkatonák, erőnlétüket érdemes volna tudományosan öszszehasonlítani a nagy világküzdelemben verekedő más nemzetek katonáiéval.

Zuboraj indul harcászati feladatra, éles bombát zuditanak majd a célra.

A Ju. 87-esen az új magyar felségjel. Egy gép megjelenését a szine, jelei is meghatározzák: a fehérkeresztes új magyar felségjelben szinte érezni lehet a győzelem légiútjának útjelzéseit. Harc, küzdelem, rámenés és kemény helytállás egybefolyó összjele a fehér kereszt a sötét géptörzsön, szárnyon, katonás. Lehetetlenség sportgépnek, vagy légiforgalmi gépnek nézni. A zubónak különösen »jól áll.«

A zuboraj személyzete felsorakozott, a támadásban résztvevő *Fiat*-vadászgépek és a *Sólyom* személyzete is. A fiuk könnyű nyári kezes-lábast viselnek, hiszen odafönt kétezren is meleg van még.

A támadásban résztvevő gépek parancsnoka egy zubós százados. Röviden ismerteti a helyzetet:

— *Általános helyzet:* Az ellenség *vesztett csata után* visszavonult csapattöredékeivel és tartalékaival *Fűzfő—Öskü—Várpalota—Isztimér—Bodajk* vonalában lévő »Uralvonal« mögött új ellenállást szervezett.

— *Saját helyzet:* A hadtest rep.-parancsnokság a Várpalota—Hajagospuszta területen készenlétben levő 4. gyalogezredhez a 4/4. zubó. és a 4/1. vadászszázadból 1—1 rajt a 4. gyalogezredhez *összműködésre beosztott*. A 4. gy.-ezred feladata: súllyal a jobbszárnyon június 12-én 11 h-kor induló támadással az *»Uralvonalat« Várpalota és Hajagospuszta között áttörni és Csőszpuszta területét elfoglalni.*

— *Légihelyzet:* Egyensúlyban.

— *Feladat:* A század feladata Várpalota É. Nyergestetőn lévő *ellenséges üteget 12-én 11 óra 5 perckor vadászbiztosítás mellett leküzdeni.*

— *Ehhez parancsom:* A támadást a század egy Ju. 87-es, egy Fiát Cr. 32-es rajjal és egy *Sólyom* géppel hajtsa végre.

— *Gépszemélyzet:* Ju. 87-es raj: parancsnokságom alatt a 4. raj. Vadász raj: a 3. zubó rajparancsnok parancsnoksága alatt.

— *Előnyomulás:* Útvonal: Repülőtér—Berhida—Csór. Vadászok az ellenség felől levő oldalon kísérjenek. Magasság: *zubók 2500, vadászok 2800,* Sólyom 1000 méter. *Csór légterében készenlét a levegőben.* Indulás a Repülőtérről 10 óra 50 perc. Indulás a készenlétből, Sólyom gép 11 óra 3 perc, zubó és vadász raj 11 óra 4 perc.

— *Megközelítés:* Sólyomgép részére Csór—Hajagospuszta—Várpalota É. 253 magassági pont, ide 11 óra 6 percre érkezzen be. Vadász és zubó raj részére: Bagjashegy és a cél egyenes vonala. Bagjashegy átlépésével a zuboraj oszlopalakzatot vegyen fel.

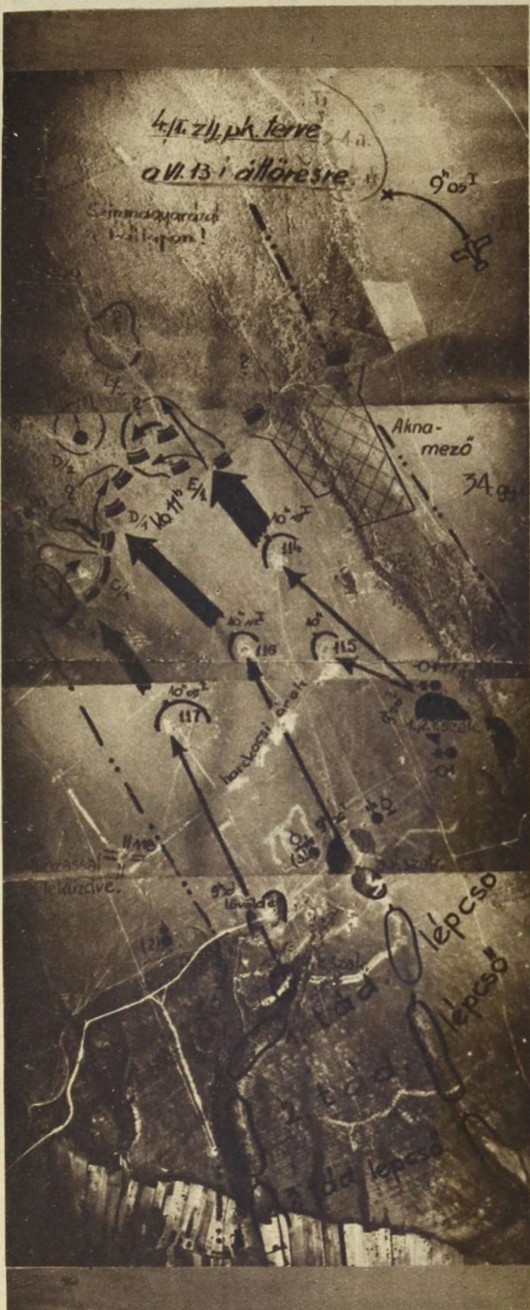
— *Tűzcsapás:* a Sólyom gép 11 óra 6 perckor a 253. magassági pont és Hajagospuszta útvonalon repülje át 1000 méter magasságban saját csapataink első vonalát. A 253. pont átrepülése után *lőjjön ki 3 darab piros jelzőtöltényt, mire a csapatok sárga füsttel első vonalukat jelezni fogják.*

Tűzcsapás a Ju. 87-esek részére: Egyenesvonalú megközelítésből egy tűzcsapást a szolgálati számok sorrendjében *70—90 fokos tetszés szerinti zuhanószöggel a 10×1 méteres, fehér kövekkel kirakott célkeresztre.* Ledobandó gépenként egy darab 250 kilogrammos bomba késleltetés nélkül. Gyülekezés jobb körön alacsonyan.

— A vadászraj a Ju. 87-esek tűzcsapását felülről és elölről biztosítja.

— *A visszatérés útvonala a következő:* A Sólyom-gép Hajagospusztán ezerméteren várja be az odaérkező vadászrajt. A zubók támadás után alacsonyan érkeznek be Hajagospusztára. A vadászok 1500 méteren az ellenség felől repülve, közvetlen kíséréssel biztosítják a *Várpalota—Hajmáskér—Reptér útvonalon* visszatérő gépeket. Visszatérés sorrendje a következő: *Sólyom, zuboraj, vadászok.*

A pilóták órára-percre beosztott »menetrendet« kapnak a gyakorlati bevetéshez, minden pilóta tudja ebből a parancsból, hogy mikor hol kell lennie.



Megadják számára a találkozás: a tűzcsapás, a visszatérés időpontjait, magasságát, sebességét.

A támadást *fényképtérkép* alapján készítették elő, ezen a fényképet készítő felderítő hazaérkezése után kiértékelték az ellenség megsemmisítendő pontjait. A kiértékelt fényképtérkép a következő:

Az útvonal, a repülés iránya, az ellenséges terep külön vázlaton van rögzítve a pilóták számára, minden gépvezető kap egy térképvázlatot.

A pilóták elteszik a kapott adatokat. A százados megkérdezi:

— Van valakinek kérdezni valója?

Nincs. A parancsot, eligazítást, a végrehajtandó feladatot mindenki megértette.

— Ha nincs, — *végeztem!*

Tisztelgés, hátra arc, oszolj. A személyzet futólépésben oszlik szét a gépeknél. Gyors, de nyugodt, begyakorolt, könnyed mozgások, két percbe nem telik, mindenki gépen van, rövid motorpróba, azután indulóvonalra fordulnak a gépek.

A *zubók* háromágú légcsavarja irtózatos erejű szelet ver induláskor. Az előző nap esett, utána az éjszaka nagy harmat volt, nem száraz hát a föld és mégis kiveri, fölkavarja a légcsavarorkán a gyep közül a barna földet. *Olyan földfelhő támad, mintha forgószél zúdult volna ránk.*

Indulás: Sólyom, Fiat-vadászok, Zubók!

Kiszámítjuk, hogy *Bückerrel* oldalról, jó messziről, — hogy a tűzcsapási gyakorlatot ne zavarjuk sem földön, sem levegőben, — hol és mennyire kell lennünk majd, hogy mégis jól láthassuk, ha mindjárt csak távcsövön is.

Előbb a célpontot keressük, a nagy keresztjelet, amely három igen erős ellenséges üteget jelképez.

A Sólyomnak tizenegy óra 5 perckor kell három piros rakétával jelet adni, hogy alulról sárga füstjellel jelezzék saját csapataink az első vonalat.

Tizenegy óra. A gépek hajszálpontosan parancs szerint gyülekeztek, vágtatnak odafent a cél felé.

A zubókat nehéz megtalálni. Kétezerötszázon repülnek már a parancs szerint.

Mi ötszázon vagyunk, nem érzünk semmit a feljebb száguldó szélből. A parancsnok erről is adott tájékoztatást:

— Kétezren felül erős szél van — mondotta a zubózóknak — tehát ügyelni kell. *Egy-két fokot kell beleszámítani a zuhanásnál a pontos célzáshoz.*

Szóval: nem pontosan rá, hanem egykét fokkal arrébb, bele kell számolni az erős szél ellenerejét.

Tizenegy óra három perc:

Tisztán látszik a zubóraj. Halavány bárányfelhő alatt húznak a cél felé.

Tizenegy óra négy perc:

A vadászokat is megpillantjuk: mint a héjják a vércsék körül.

Tizenegy óra hat:

Pici piros villanás hagyja el a Sólymot. Azután még egy, majd még egy! Izgalmasan érdekes látvány nézni: Nap előtt repülünk, nagyszerű a világítás, csodálatos a színjáték!

Most!

A százados zubója bal szárnyvégre dől, élesen orra áll. Levág! Inkább kilencven fokos a meredeksége, mint nyolcvan. *Mintha meteor volna, úgy hull alá.* Kis pont válik le a hasáról, s a zubó iránytváltoztatva felvág, jobb körre repül. Nyomában már zuhan a második gép, a harmadik is egy-egy pont válik le róluk és...

...Szinte kedve volna az embernek befogni a fülét, hiszen azt várja, hogy a dördülés ide is elhallatszik. Kétszázötven kilósokat zuhítottak le. Mi lehet ott, amikor ötvenkilós bombáinknak is olyan szörnyűséges erejű légnyomása van, hogy kilométeres körzetben kinyomja az ablakokat.

Vörös villám vág a fehér kőütegbe! Még egy! Azután a harmadik!

Felcsapódik, mint a kráter lángszökőkútja, s követi sűrű, sötét füst! Ugy vág az égnek, mint a gejzir.

Hangot nem hallok, de a légnyomás elér. Nyelni kell egy párat tőle, tompa érzés, mintha megsiketült volna a levegő, hangot nem vezet. Mintha kiszáradt volna.

A *Sólyom* fényképezi a támadást, a tűzcsapást, a Fiat-vadászok keringenek, keresik, lesik az elhárítást. A zubók jobb körön gyülekezőt repülnek, azután irány haza!

Pár perc volt az egész. Keresem a fehér keresztjelet — nincs. *Letörölte a gerinc mellől a három villanás tűzkeze.* A feltételezett három erős üteg megsemmisült. Odalent most sipjelzések hallatszhatnak, intések látszhatnak és megy, hajrázik a támadás tovább, az ellenfelet leküzdötték.

Féltizenkettő. A gépek földet értek, besorakoznak, a légcsavarok leállnak. Sorakozó s jelentik:

— Alezredes úr, alázatosan jelentem, parancsot végrehajtottuk. *Tűzcsapás eredményes, a célpont megsemmisült!*

Észre se vettem a nagy izgalomban, hogy bőrsapkám alól *kétoldalt dől a verejték.*

Magyar Ju. 86-os bombázóraj a Fekete-tenger felett

Junkers Ju. 87. B. magyar zubó bombateherrel

MÉRAY-HORVÁTH
új vitorlázó eredménye

A legeredményesebb fiatal vitorlázórepülő kétségkívül *Méray-Horváth* Róbert, aki rövid félesztendő alatt három kimagasló teljesítményrepülést végzett. Tavaly felállította a magyar időtartamrepülés új csúcseredményét. *(Király* István néhány nap mulva megdöntötte). *Most 33 óra 10 perces idővel ismét az övé a magyar időtartamrekord,* közvetlenül a 36 órás világrekord küszöbén volt és csak azért nem sikerült ez alkalommal világrekordot kirepülnie, mert a harmincharmadik óra után elült a kedvező széljárás, teljes szélcsend állt be, annyi emelés sem volt, hogy egy pihét megmozdítson.

— Az időtartamot — mondotta akkor sebtében — egyelőre befejeztem, most a *távolság és magasság következik.*

Harminchárom órás repülés után felpattant motorbiciklijére, hazamotorozott, megfürdött, fejére húzta a paplant, a Méray-lakás telefonja öt perc multán úgy jelentkezett a rengeteg érdeklődőnek:

— *Róbert már alszik...*

Néhány nap mulva *túlrepülte a háromezerméteres magasságot* és *leszállt Szlovákiában.* Az arany teljesítményjelvényhez most már egyedül a távolság hiányzik.

A két érdekes repülés történetét így mondotta el a *Magyar Szárnyaknak:*

— Most már óvatosabb voltam: elég ennivalót vittem magammal. Egész szendvicsgyüjteményt, teát, feketekávét, kekszet, naracsot. Két éjszakára való kosztot vittem, a második éjszakára szántat vissza kellett hoznom, mert olyan szélcsend következett be, hogy a szélzsák is elment aludni. Csak néhány óráig tartott volna még ki, tulrepültem volna a harminchat órát. Ment volna, mert valóban nem voltam fáradt.

— Az éjszaka gyönyörűségesen szép volt. Néhányszor besiklottam Budapest fölé. Fölségesen szép látvány volt a színét folyton változtató Duna. Eddig csak a Balatonról hirdették, hogy páratlan színjátéka van a víznek, hát a Duna éppen olyan gyönyörűséges látvány. Az acélkéktől kezdve a haragoszöldig mindenféle színárnyalat kaleidoszkópszerűen kergeti egymást az éjszakai Duna színében.

— Szép volt a főváros is, festenivaló kép a budai hegyvidék is, üdítő a csend. Nagyszerű volt a levegő, akkorákat szuszogtam néha, mint egy fujtató!

— Kilövés után egyideig nívóvesztéséggel csalinkáztam, nekiszálltam a Csúcshegy lejtőjének. Sikerült elkapnom egy termiket, attól kezdve ment a dolog. Még felhőbe is repültem. elértem 2500 méteres magasságot. Ennyi volt az egész és egy cseppet sem volt unalmas. A harminchárom óra úgy telt el, hogy egy szemernyi álmosság nem vett rajtam erőt. Sokkal nehezebb volt az őszi huszonhétórás repülés, az idő is rosszabb volt akkor és nagy álmossággal kellett megküzdenem.

— A másik repülés *tisztára magasságra ment.* Sikerült is, bár az elején úgy állt a helyzet, hogy szégyenszemre le kell ülnöm, valahol a Duna mellett.

— Start után nehezen kaptam emelést, egyideig lejtőmentén kellett vitorlázgatnom, cserkészni a termikre. Elcsalinkáztam Solymárig, emelés nem votl, egyre lejjebb kerültem és már azt nézegettem, hogy hol is szállok majd le Solymár mellett. A solymáriak fölnéztek, integettek, úgy látszik, azt hitték, hogy egyenesen az ő látogatásukra érkeztem.

— Az utolsó pillanatban jött egy mentőtermik, *felköröztem benne hatszáz*



méterre, onnan irányt vettem Losonc felé, hiszen az volt a tervem, hogy Losoncig megyek. Mentem a Balassagyarmatra vezető országút felett. Jó, hasas kumulusz alá kerültem, elkaptam a liftjét, azután feltornáztam a gépet ezerhatszázig.

A kumulusz nagyon szerelmes volt belém, ahogy elértem az alját, egyre erősebben vonzott magához. Szeretem a vakrepülést, elfogadtam hát a szíves meghívást. Beleemelkedtem a felhőbe. Szép tejfölszínű lett a világ s vigyáztam az emelkedésmérőt, meg a többi műszert erősen. Igen heves volt az emelés, másodpercenként három-négy méterrel lifteltem fölfelé, volt olyan idő is hogy hatméteres emelésben voltam.

— Majd egy óra hosszába telt a felhőrepülés, persze, közben vándoroltam a felhővel együtt. *Háromezerötszázig sikerült felrepülnöm benne,* amikor egyszercsak hirtelen elállt az emelés, pedig volt fölöttem vagy kétszáz méternyi felhő. Nem akartam faképnél hagyni, bár már megvolt a háromezren felüli magasságom, hát ahogy kiértem belőle, kicsit eltávolodtam tőle, azután újból megcéloztam a hasát és bele! De már hiába gyomroztam, kifulladt, ideje volt szétnézni, hogy voltaképen hol is vagyok és neki kellett készülni a leszállásnak.

— *Már Szlovákia fölött voltam,* alaposan bevitt a felhő. Gondoltam, futja még a magasságomból annyi, hogy hazasiklok a határon innenre. Nem sikerült. Hát erre azt néztem ki, hogy ha már a szomszédban kell leszállnom, olyan helyet válasszak, ahol a gépnek rendes elhelyezést kapok és hamarosan telefonhoz juthatok. *Egy szép kastély volt alattam, gyönyörű parkkal.* Kinéztem egy tisztást a parkban, elegánsan leszálltam s vártam a kastélybeli személyzet jelentkezését. Hát a kastélyról kiderült, hogy — *lakatlan.* Néhány munkás jött oda, szlovákul beszéltek. Elmondták, hogy *Tótkelecsény* határában értem földet, a falu onnan négy kilométernyire van, közelebb nem kapok telefont. Volt közöttük egy magyarul is jól beszélő munkás, azzal értettünk szót.

— A munkást beküldtem a faluba a csendőrségre, hamarosan motoros csendőrök jöttek ki. Kettő ott maradt a gépnél, őrízte, engem pedig bevittek motoron a csendőrségre.

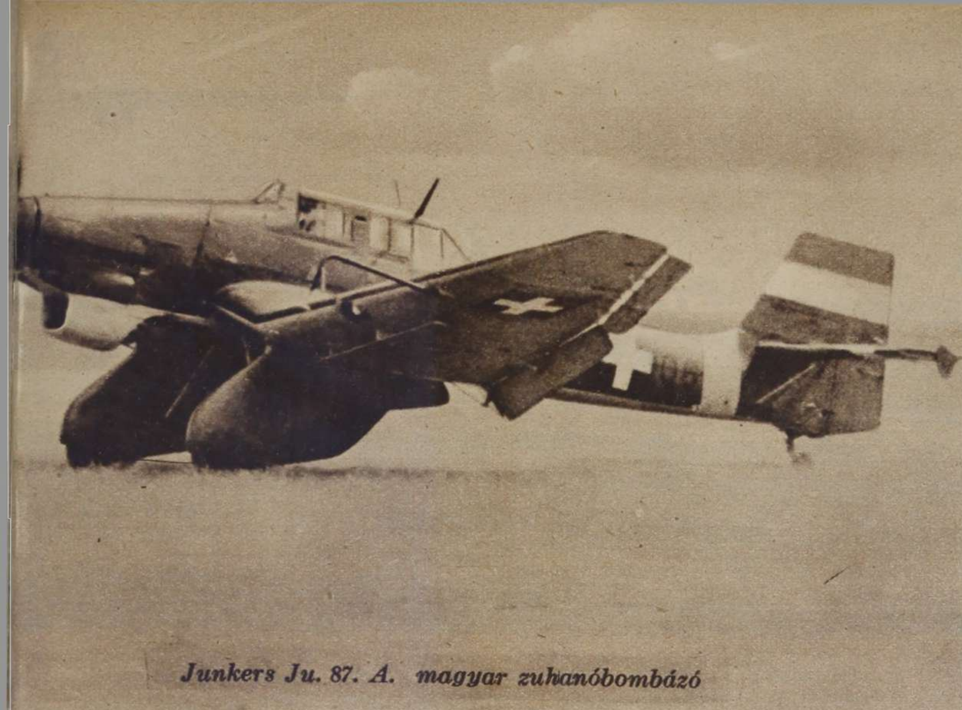
— Igazán elmondhatom, hogy nagyon udvariasan és kedvesen fogadtak. *Nemzetközi pilótaigazolványomat az első látásra elfogadták.* Kikérdeztek, hogy honnan, mikor indultam, mi volt a repülésem célja, hoztam-e magammal fényképezőgépet és milyen egyéb igazoló írásaim vannak.

— Az egész jegyzőkönyvezés nem tartott tovább egy óra hosszánál, a kihallgatás természetesen magyar nyelven folyt, mert én egy szót sem tudok szlovákul.

— Amint vége volt a jegyzőkönyvezésnek, az asztalról leszedték az aktákat, felterítettek és nagyszerű vacsorát adtak. Még bort is hoztak. Én ugyan nem vagyok borissza ember, de szívesen elkoccintgattam velük.

— Telefonon jelentést tettek Besztercére megérkezésemről magasabb parancsnokságuknak. Én viszont haza szerettem volna telefonálni. Amint meghallották, hogy miről van szó, nyomban motorra ültettek, *kivittek a határra és bementem a mi határőrségünkre, bejelentettem a leszállást és megkértem határőreinket, hogy telefonáljanak a hegyre.*

— Kényelmes, tiszta vendégszobát kaptam. Másnap reggel bőséges reggelivel vártak. Kilenc óra körül érkezett ki besztercéről egy alezredes és egy civil úr. Átnézték a jegyzőkönyvet, röviden kihallgattak, — ez a kihallgatás is mindvégig udvarias volt — azután *minden további hivatalos formaság nélkül megengedték, hogy hazatérhessek. A gépet szétszedtük, szállítókocsira raktuk és hazajöttünk.*



Junkers Ju. 87. A. magyar zuhanóbombázó



Indulás előtti ellenőrzés

Üzemanyagpótlás a bombázón





»Sólyom« közelfelderítőgépünk

A haditudósító század fényképésze a felderítőgépen



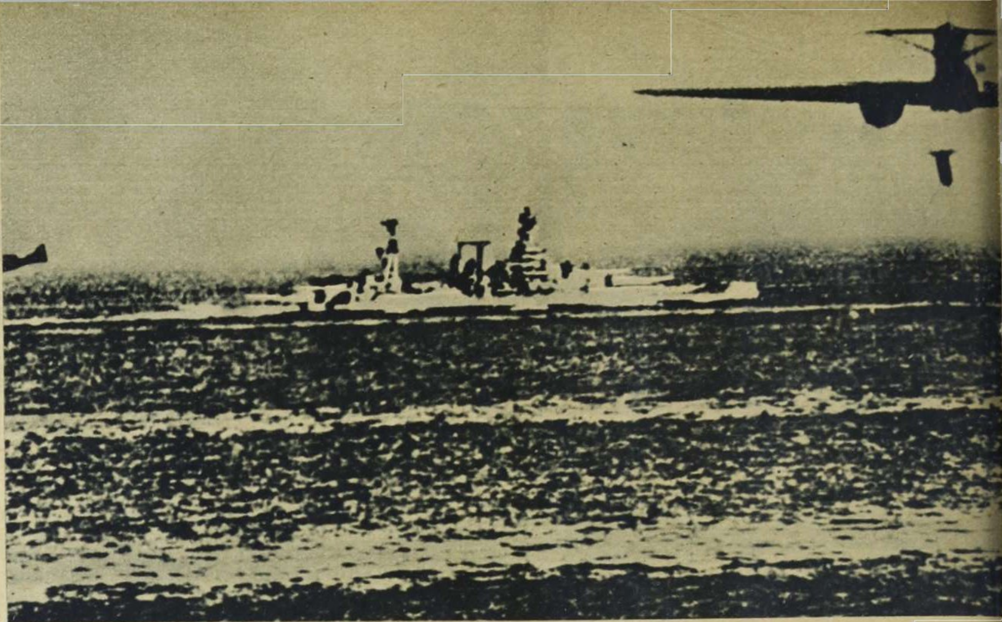
A bombázó fegyvere





Üzemanyagot vesz fel a honvéd bombázógép

A TORPEDÓVETŐ GÉP PILÓTÁJA BESZÉL



A Földközi-tengeri brit hajózás elleni küzdelemben nőtt nagyra és szerzett elévülhetetlen érdemeket magának az olasz torpedóvetőrepülés. A kezdeti kísérletezések tapasztalatait kellőképpen kiértékelték, a harceljárást egyre tökéletesítették és céltudatos munkájuknak gyümölcseként sikereik eredménygörbéje 1941. év folyamán határozott aránybam kezd felfelé ívelni: januárban egy, májusban hét, júliusban tizenegy, szeptemberben huszonkét ízben talált célba torpedójuk... A rideg számok minden ékesszólásnál többet mondanak!

Sajnos, azonban, akik tettekkel írják a történelmet, rendszerint szűkszavúak. Erre rájött Mario Forino is, amikor az olasz nép aranykönyvébe bevésett szeptember 27-i torpedótámadás egyik hősét, *Mario Giacopinellit* igyekezett szólásra bírni. Az alig pelyhedző szakállu ifjú ezen az emlékezetes napon egy könnyű angol cirkálót küldött a »mare nostro« fenekére, de hogy miként vitte véghez ezt a fényes haditettet, harapófogóval kellett kiszedni belőle. Végre kötélnek állt.

Kiderült, hogy igen kedvetlenül szállt gépbe szeptember 27-én. Félt. Nem ok nélkül, mert éppen egy hónappal ezelőtt, augusztus 27-én sikertelen támadást intézett egy kövér, 12.000 tonnás angol segédcirkáló ellen. Egész pontosan célzott, a kiengedett torpedó nagyszerűen tartotta irányát és a brit hajó végzete már elkerülhetetlennek látszott. Giacopinelli örömteli várakozás közben követte gépével a pusztulás útjára bocsájtott eszközét, amely sebes suhanással vágódott neki áldozata oldalának... Síri csönd... a torpedó csütörtököt mondott és dolgavégezetlenül alámerült a mélybe. Kezeit rágta dühében, de nincs mit tenni...

Azóta Giacopinelli a hónap legszerencsétlenebb napjának tartotta a huszonhetedik napot... Ezen a napon nem robbannak a torpedók és végére jár az ember a fizetésének is. Minden rosszat képes volt erre a napra kenni. De most már vége! Szeptember 27-én nemcsak a britek szenvedtek érzékeny veszteséget, hanem a naptár eme napjának a baljóslatú színezete is... legalább is hősünk előtt. Az ellenséges könnyű cirkáló oldalába hatoló torpedó megszüntette a huszonhetedikével szemben táplált kellemetlen előérzetet és az olasz évkönyvek egyik legdicsőbb napjává avatta. És most Giacopinellinek adjuk át a szót:

— Felderítőink több csatahajóból, cirkálóból és rombolóból álló ellenséges köteléket fedeztek fel a Földközi-tenger nyugati részén. Derék megfigyelőink állandóan ellenőrizték a kötelék útját és a párás időjárás ellenére sem vesztették el szem elől. Három géppel indultunk támadásra és délután egy óra tájban, La Valetta magasságában teljes egészében szemünk elé tárult a hatalmas hajócsoport, amint teljes gőzzel északnyugati irányba, Szardínia felé tartott.

Giacopinelli nagyot lélegzik, látszik, hogy még most is élénken emlékében élnek a küzdelem izgalmai.

— Célunk az ellenséges repülőgépszállító volt... Már husz kilométer távolságból megnyitották ránk a tüzet és szinte tűzfüggönyt vontak elénk. Gondolkozás nélkül nekivágtunk. Sikerült is áthatolnunk rajta, a torpedóvetésre azonban kedvezőtlen volt a helyzet és belehúztunk a felhőbe. Viharba kerültünk. Az esőcseppek sűrűn kopogtak gépünkön, minden szürkének és lilának látszott, amelybe időnkint bele-bele világítottak az ellenség tűzcsapásai...

— Az első támadásunk nem sikerült, de nem tágítottunk. A második támadást északnyugatról délkelet felé kezdtük el. Körülbelül másfél kilométernyire távolodtunk el egymástól és így igyekeztünk eredeti célunk, a repülőgépszállító közelébe férkőzni. Otthagytuk a viharfelhőket, amelyek eddig fedeztek bennünket. Derült időbe érkeztünk és újra magunk előtt láttuk a cirkálók tűzfalát. A repülőgépszállító csökkentett sebességgel haladt, a cirkálók pedig teljes gőzzel keringtek körülötte. Az a nem éppen kellemes feladat hárult rájuk, hogy felfogják a repülőgépszállítónak szánt torpedókat, közben összes fegyvereik okádták a tüzet, úgyhogy a hajók oldala, orrtól a farig, egyetlen tűzcsíknak látszott.

— *Melley* százados és *Betti* főhadnagy két torpedóval derékban találtak egy ilyen tűzokádó sárkányt, amely szószerint a levegőbe repült — folytatja hősünk és társairól kezd beszélni. Úgy kell unszolni, hogy magára terelje a szót.

— Leereszkedtem a víz színéig és így közelítettem meg nyolcszázméterre a repülőgépszállítót. Az orrától számított százötvenméternyire céloztam. Nehéz dolgom volt. Szinte másodpercenkint magasba kellett rántanom a gépet, hogy kikerüljem azokat a vízoszlopokat, melyek gejzir módjára szökkentek fel körülöttem az ellenséges lövedékek becsapódására. Vízbe engedtem haláltosztó terhemet... már célban kell lennie... hatalmas dörrenés...

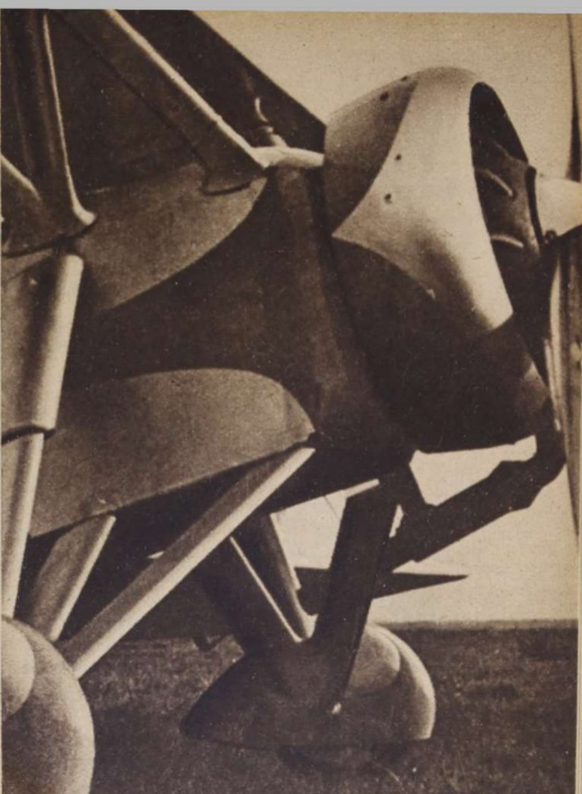
— Az egyik cirkáló felfogta az őrzöttjüknek szánt végzetet. A szerelőm azt mondta, hogy valószínűleg a kazánjái robbantak fel. Bizonyos, hogy néhány perc alatt eltűnt a tenger mélyében. Társaim lelkendezve veregették rá vállaimra és fejvédőmre. De nem volt veszteni való időnk. Az ellenség kétszeres dühhel fokozta reánk a tüzét. Továbbra is a víz színén maradtam és a hajók orra irányában igyekeztem eltávolodni, mert így ásított reánk a legkevesebb tűzfegyver torka. Mégsem sikerült ép bőrrel megúsznom. Gépem farkán hirtelen erős rántások léptek fel és egyidejűleg a farokfelületeken tenyérnyi szakadásokat vettünk észre. Eltaláltak, de továbbra is repülőképesek maradtunk.

Most újra eltereli magáról a szót és *Dequal* alezredes vadászait kezdi dícsérni.

— Az egész sikert csakis vadászainknak köszönhetjük. A repülőgépszállítóról felszállt brit vadászok ugyanis készen vártak reánk, hogy »meleg« fogadtatásban részesítsenek. A mi vadászaink azonban nem adtak erre nekik alkalmat. Harcra kényszerítették őket és ezáltal lehetővé tették, hogy torpedóinkat — legalább is az ellenséges vadászoktól — háborítatlanul irányozhassuk céljainkra. Többek voltak, mint hősök. Gondoljanak csak arra, hogy a légiharcot hatósugaruk határán kellett megvívniok. A legtöbbjük éppen csak elérte Szardínia első szikláit.

Ezzel azonban még nem volt vége. Visszatérésük alatt *Bristol-Blenheim*-ek vettek űzőbe bennünket. Éppen a leszállást hajtottuk végre, amikor az angol kétmotorosok ismert alakjai megjelentek a fejünk felett és géppuskatüzet zúdítottak a repülőtérre. Most következett az egész vállalkozás legjellemzőbb epizódja: szerelőm, *Oscar Cerasa* tizedes, rajta maradt a kigurult gépen és belegéppuskázott a repülőtér felett ide-oda tornászó *Blenheim*-ekbe. Derék fickó, látszik, hogy római és nem hiába viseli a mellén többszörösen a vitézségi érmet... A *Blenheim*-ek nem is időztek sokáig és mi magunkra maradtunk határtalan örömünkkel a siker felett.

Ha-ris halálára



Élt hét esztendőt, pontosabban: 1280 repülőórát, motorszívével, szárnyaival végigsuhant 160.400 kilóméterem át a levegőégben, voltaképpen négy és egynegyedszer körülrepülte a Földet az egyenlítő körül. Repültetett kegyelmes urakat, operaénekeseket, minden rendű és rangú embereket a tiszteltcímű növendékekig. Ha kellett túragép volt, ha kellett iskolagép, ha kellett: vontatógép. Szárnyain tanultak repülni a mai nagyok közül de sokan. *A repülés szolgálatában hősi halált tört*, roncsait nagy kegyelettel hordják el emlékbe a budaörsi sporthangártól. Megszünt a HA-RIS, mondhatnám: *meghalt.*

Csodálatos gép volt!

Aki nem ismerné, annak elmondom: BL. 6 mintájú Bánhidy-Lampich gép volt. 130 kilométerrel utazott...

...Álljunk meg, fiúk, vagy öt percre, álljunk meg a repülés szolgálatában. Hagyjátok abba a foglalkozást, oktató urak, főoktató urak, a magyar repülés minden mívelője és vezetője, figyeljetek ide, elmesélem, »ki« volt a *HA-RIS.*

A kétfedeles gépkor egyik kései szülötte volt, de megelőzte kortársait s túlélte.

Tavalyelőtt Orosházán töltöttem a nyári szabadságot, beleesett a szabadságba az orosházi repülőnap rendezése. Besereglettek a népek félnapi járásról. rengeteg ember nézte a repülést. Láthattak Gerlét, M. 24-est, M. 19-est, Bücker Jungmannt, Jungmeistert, Klemmeket, M. 22-ősöket. A jó öreg HA-RIS-t »csak elhozták«, mint ahogyan családi ünnepből nem illik kihagyni a nagymamát.

Eldörögtek másnap délre a gépek, én ott maradtam a repüléstől fölkavart Orosházán.

Bemegyek az öcsémhez a fatelepre, hát udvaros, fakiadó, cseléd, főnök úr, mindenki léceket faricsál, keres, szeget kutat. *Matyi* gyereknek fabrikálnak repülőgépet játékhoz. Már vagy öt hevert szanaszét széthullott lécszárnyakkal. Megszegezik neki a hatodikat kétszárnyuvá.

— Ez már jó, *ez már Haris!...*

De minden rendű és rangú ember legtöbbet és legtovább az öreg *Harist* emlegette. Nem tudtam kivenni belőlük, hogy miért éppen a *Haris*, amikor anynyi más, annyi újabb, tetszetősebb, szebb, gyorsabb, áramvonalasabb, elegánsabb, korszerűbb gépet láthattak.

Most, hogy végleg összetört: tudom. A *mai magyar sportrepülés legrangosabb gépe volt.* A repülésben az elnyűhetetlen biztonság volt. Kiszakadhatott vászonborítása az idő vasfogától, csepeghetett olajcsapja, kiverhette öreg pakolása az olajat, fújhatott szélvihar, szakadhatott eső, sár lehetett a legtaposottabb kislegelőn vagy vakondtúrásos, göröngyös bukkanók; emelkedhetett eléje kárpáti hegylánc, országhatár, mindegy volt neki: mindenhova idejében eljutott, *jobban lehetett számítani hűségére, mint bárkiére. A HA-RIS repülőt még ott nem hagyott hűtlenül.*

Szemre nehézkes, lassú gép volt. De meg tudott étkezni a legnagyobb repülőparádéra is tiszteletreméltó egyszerűséggel. Mindenki észrevette, pedig nem volt feltűnő, mindenki megszerette, pedig szerényen húzódott meg a többi gépek között szunyogvéres facsavarjával. Lassan, döcögve indult — ökrösszekérnek hatott a versenyautó mellett — szinte meg-megbotladozott szárnyaival, lassan emelkedett el, mintha lusta volna, de soha le nem állt motorja rajtközben, vagy repülés közben. Igaz, olyan gyakorlott volt már, hogy ha gázát elvették, szinte maga kereste meg a legsimább leszállóhelyet, szinte magától fordult a szélnek.

Kényelmes, biztonságos, nyujtózkodni jó ülései voltak. Lehetett forgolódni benne, hátranézni benne, még olykorolykor — amikor órákon keresztül vitte utasát, duruzsoló, altató légcsavarszóval még szundikálni is. Ha viharban repült s széllökések zavarták, nemigen kellett kanalazni botkormányával, szinte magától korrigált. Nem volt zabos, érzékeny, széles, nyugodt kormánymozgásokra reagált. Egyforma szívesen repült látványos figurákat, egyforma szívesen cipelt vitorlázógépet. *A magyar sportrepülés nagy mindenese volt.*

Egyszer, esztendőkkel ezelőtt, kirepültünk egy csukott túragéppel Lembergbe, megnézni az ottani nemzetközi vitorlázóverseny magyar résztvevőit, megerősíteni őket egy kis hazai drukkal. Megvallom: nem a Kárpátok gyönyörűségeit néztem, vagy a hagymakupolás templomokat, lestem, mikor látom meg a HA-RIS-t. Nemzetközi viadal sem volt nélküle, a mi vitorlázóinkat persze, hogy ő vontatta!

S mikor feltűnt a lembergi repülőtér előttünk névkörével, épületeivel, s láttam a sok felsorakozott gépet, szinte kiabáltam a gyönyörűségtől:

— *Ott a Haris!...*

Néki repültük a tiszteletkört, nem a fiúknak, néki, »aki« ott állt megdönthetetlen nyugalommal, mint a juhászember a pusztai viharban mozdulatlanul, nagy versengés nyüzsögésében.

Volt nap, hogy hét órát ültem benne, már lakás volt, vikendlakás, nem gép.

Jártuk vele az országot, leszálltunk vele réten, libalegelőn, zsombékok, kátyúk világában. Olyan helyeken repültünk vele, ahol még nem járt repülőgép. Ezrek és ezrek nézték, csodálták, simogatták (sokan még a nevüket is felírták a szárnyára), csudának vélték, élménynek, hiszen a *Haris* volt az első repülőgép, amelyet tövéről-hegyéig megnézhettek. Éjszakára csak lecövekeltük, kint hagytuk. Őrizte már csendőr, községi rendőr, kanász, tűzoltó, dalárdista, bikaápoló, sportrepülő, ujságíró, kisbíró, éjjeli őr.

Mondom: *halálra tört.* Vontatásnál érte a hősi törés. Futója, csavarja, kormányfelületei, szárnyvége, törzse máskor is megsérült, eltört, repedt, vagy cserélődött. Ujra, meg ujraéledt a jó öreg *Haris*, hétesztendős élettartama alatt kidőlt mellőle soktíz, száz gép. felkapott sztárok, hírességek régen elfelejtődtek, mint a rossz sláger, de ő megmaradt, mint egy szép, szívvel érthető magyar nóta. Most ripittyává tört, fel nem támasztható többé, nincs ember, aki össze tudná ragaszgatni legalább a közlekedési múzeum számára...

Hej, de szép utakat tett! Nincs Magyarországon repülőtér, leszállóhely, szinte gyep, vagy legelő nincs, ahova engedelmesen le ne ült volna. Fiatalabb korában a magyar repülőgépszerkesztés követeként szálldosott nagy külföldi túrákon, járt Münchenben, Bécsben, Halleban, Leipzigben, Tempelhofon, Nürnbergben, Malmőben, Stockholmban, Tallinnban, Rigában, Königsbergben, Varsóban, Kölnben, Rotterdamban, Hágában, Krakkóban, Amszterdamban, Belgrádban. Repült havas hegycsúcsok, tengerszemek, tavak, folyók, patakok, árkok, városok, falvak, tengerrészek felett.

(Még Thália papjait is vitte, egyszer egy híres olasz operaénekest kellett azonnal hazavinni Milánóba. Viharos idő volt, minden gép elült a hangárfészken, csak a *Haris* mert nekivágni. Végigrepült volna Milánóig, de Grácnál tovább nem birta a tenorista bátorsággal, kiszállt belőle.)

Élt hét esztendőt, pontosabban: 1280 repülőórát. 6826-szor szállt fel. Mátyásföldön kezdte, Budaörsön végezte. Szárnyain tanultak repülni a mai nagyok közül de sokan. A repülés szolgálatában tört hősi halált, roncsait most hordják el emlékbe a budaörsi sporthangártól.

Megszűnt a Haris. Dallamos repülőneve csak a startkönyvekben szerepel, meg *Petőfi* versében:

... nem szól a harsogó *haris* s fű közül
még csak egy kicsiny kis prücsök sem
hegedül...

Megszűnt a Haris, mondhatnám: *meghalt.*

Raczkó Lajos

Vajjon meddig bírja Anglia

legfontosabb földközitengeri támaszpontja

a német-olasz repülőtámadásokat?

(MN) Hosszú hónapok óta alig múlik el nap, hogy a német vagy olasz hadijelentés ne jelentene támadó vagy fegyveres felderítő repüléseket Málta ellen. Azok, akik a csalóka térkép után ítélve Máltát kicsiny és jelentéktelen pontocskának képzelik, bizonyára csodálkoznak azon, hogy Máltán még mindig maradt hálás cél a repülőtámadások számára. Málta azonban sem nem kicsiny, sem jelentéktelen. Sokan nem tudják, hogy Anglia a szigetet az utolsó öt év folyamán a technika minden vívmányával minden tekintetben korszerű, elsőrangú erődítménnyé építette ki.

Az abesszin háború felrázta az angolokat eddigi nemtörődömségükből. A tragikomikus körülmények, melyek között az angolok annak idején kénytelenek voltak hadiflottájukat Máltából kivonni, gondolkodóba ejtették Angliát. Anglia tudtára ébredt, hogyha földközitengeri szerepét nem akarja feladni Máltát, földközitengeri hatalmának kulcsát minden körülmények között biztosítani kell minden eshetőség ellen. Amint Olaszország mind szorosabbra fűzte Németországgal való kapcsolatait, Anglia felismerte hogy a sziget hadászati helyzete is egyre fontosabbá és egyben veszélyesebbé is vált. Egyes angol politikai és katonai körökben az a meggyőződés kapott lábra, hogy Málta menthetetlen és ezért legjobb volna az erődítési munkálatokat abbahagyni. A hadügyminisztérium és a tengernagyi hivatal azonban Málta megtartása mellett döntött. A »Times« már csak presztizsokokból is megengedhetetlennek tartotta annak a Máltának kiürítését, mely a »földközitengeri erőviszonyok meghatározásában évtizedeken keresztül döntő szerepet játszott«.

A kieli úszódokk

Ettől kezdve egymást érték Máltán az az angol katonai és haditengerészeti bizottságok látogatásai és 1937-ben lázas iramban megkezdődtek az erődítési munkálatok. Míg azelőtt a nagy hadihajók Angliába mentek javításra, most Málta a legnagyobb egységek javítására is berendezkedett. A kieli úszódokkot, melyet jóvátételek címén Anglia 1918-ban magának szerzett meg, minden elképzelhető modern technikai vívmánnyal felszerelve Málta kapta meg.

Az angol földközitengeri flotta 1935 előtt öt csatahajóból, négy 10.000 tonnás egységekből álló cirkáló-kötelékből, nyolc-tíz torpedóromboló-flottillából, egy repülőgépanyahajóból, egy tengeralattjáró-anyahajóból, számos aknarakóból és egyéb kisebb egységből állott. Ez a flotta, melynek összetétele azóta évrőlévre változott, elsősorban Máltára támaszkodott és itt tartotta gyakorlatait is. Máltai támaszpontján hetenkint háromszor tartott lőgyakorlatokat, rendszerint a sziget déli partjától három mérföldre fekvő lakatlan Filfla-szigete körül.

A légi támaszpontok

Ez a sziklasziget szolgált egyébként célul a RAF (királyi légihaderő) és a Fleet Air Arm (a haditengerészet saját légihadereje) gyakorlatai alkalmával is. A RAF támaszpontjai Kalafrana repülőkikötője, Ta' Venezia és Mikabba repülőterei, míg Hal Far, Málta legrégibb repülőtere repülőgépanyahajók repülőgépállományának támaszpontja és mint ilyen, közvetlenül az admirális fennhatósága alá tartozik. A repülőtér a sziget meredek déli partján, teljesen sziklás fennsikon fekszik. Kietlen kopársága nagy könnyebbségül szolgált a sziklába vájt földalatti légitorpedó- és bombaraktárak, javítóműhelyek, hangárok és egyéb építmények elkészítésénél. A repülőgépek futópályájának 30 cm vastag földrétegét azonban máshonnan kellett odaszállítani. Néhány nehéz bomba tehát, mint az angolok maguk is elismerik, hosszú időre használhatatlanná tudja tenni. A bombatölcsérek betemetése a szükséges föld hiányában sok időt és munkát igénylő nehéz feladat.

Ta' Venezia, a sziget legnagyobb repülőterének elkészítéséhez 1937-ben kezdődtek meg a munkálatok. Hivatalos közlések szerint az lett volna a rendeltetése, hogy az angol magánrepülés távolkeleti útvonalának közbeeső állomása legyen. Azonban nyilt titok volt, hogy az építési költségeket a katonai közigazgatás folyósította és a munkálatokat a királyi légihaderő szakértői ellenőrizték. Mikabba ugyancsak nagykiterjedésű repülőterének építését a müncheni tálálkozó után kezdték meg, állítólag hasonlóképpen a polgári repülőforgalom céljaira. Kalafrana tengeri vízirepülőgépkikötője a Marsa Scirocco tágas öblében nyert elhelyezést, nagy műhelyekkel és hangárokkal, melyek a legnagyobb vízirepülőgépek befogadására is alkalmasak.

A partvédelem és légelhárítás természetesen különös figyelemben részesült. A mindössze 246 négyzetkilométer kiterjedésű szigetet a tenger felől nem kevesebb, mint nyolc, a legmodernebb hajóágyúkkal felszerelt erődítmény védi. Az egész sziget tele van szórva sziklába épített légelhárító-állásokkal és a partok északi és délkeleti laposabb szakaszait nyolcszoros drótakadályok oltalmazzák. A partraszállásra különösen alkalmas helyeken a drótakadályokban elektromos áram kering. Legújabban az általános hadkötelezettséget is bevezették a szigeten. A csapatok létszáma ezzel jelentősen emelkedett, az úgynevezett máltai honvédség katonai értékéhez azonban nagyon is sok kétség fér.

A belső ellenzék, a nacionalista párt megfékezéséről szigorú kényszerrendszabályok gondoskodnak. Olaszország nak a háborúba való belépésekor körülbelül 300 nemzeti érzelmű máltai polgár került angol koncentrációs táborokba. A sziget belülről, az ellenzék felhasználásával történő elfoglalására tehát a támadó sem számíthat.

Ez ellen a hatalmas erődítmény ellen az olasz légihaderő idestova egy év óta folytatja ostromát, melybe néhány hónap óta a német bombázók is nagy erővel beavatkoznak. Hogy ez a szakadatlan és mind nagyobb erővel folyó ostrom nem volt eredménytelen, mutatja, hogy nagy angol hadihajók már régóta nem mutatkoznak a máltai kikötőben és hogy az angolok már felhagytak Szicilia és Alsó-Olaszország ellen intézett légitámadásaikkal is. A kikötő tehát már nem nyujt elég védelmet, a repülőterek pedig többé-kevésbbé használhatatlanok lettek. Végleges megoldást természetesen csak a sziget megszállása hozhat. Ám ennek a feladatnak végrehajtása már a haditengerészetre vár. Ha a tengelyhatalmak balkáni támaszpontjaik birtokában már eléggé meggyengítették a védekezésre kényszerült angol földközitengeri erőket, Málta megszállására is sor kerülhet. Ez az idő talán már nincs is nagyon messze.

A leggyorsabb vadászgép tervezője

TANK MÉRNÖK, a Focke Wulf-művek igazgató-főmérnöke


Kurt Tank, a FW. gyár főmérnök-igazgatója

Lapunk egyik korábbi számában már beszámoltunk a német légihaderő és egész Európa leggyorsabb vadászgépéről, a Focke Wulf FW. 190. vadászegyülésesről. Ez a gép kiváló repülőtulajdonságainál és elsőrendű teljesítményénél fogva általános elismerésre tarthat számot a tengelyhatalmak szövetségesei és barátai, de ellenségeinek körében is. Fordulékonyságát különösen kiemelik a német jelentések és főkép ennek a tulajdonságának köszönheti a gép, hogy gyakran fölényes létszámú angol vadászkötelékek ellen is átütő sikert tudott aratni.

A gép tervezője Kurt Tank okl. gépészmérnök, aki már hosszabb idő óta vezeti a Focke Wulf-művek brémai törzstelepének tervezési osztályát. Keze alól kerültek ki az újabb és rendkívül bevált FW. géptípusok, amelyekről lapunk is sok cikket közölt.

Kurt Tank 1898 február 24-én született Brombergben, tehát ma 44 éves. Az elemi és gimnáziumi tanulmányokat Nakel/Netze városkában végezte és 16 éves korában, 1914-ben máris önként jelentkezett katonai szolgálatra. 1919-ben tért csak vissza az arcvonalról, hadnagy rangban és az I. osztályú Vaskereszt tulajdonosaként. Leszerelve mérnöki tanulmányokat kezdett a Berlin—Charlottenburg-i műegyetemen, ahol 1924-ben szerezte meg a gépészmérnöki oklevelet. Ettől az időtől kezdve állandóan az iparban működött. Először a Rohrbach-repülőgépgyárak tervezési osztályának volt munkatársa, majd vezetője 1929-ig. 1930/31-ben az augsburgi Bayerische Flugzeugwerke céghez megy, Messerschmittel dolgozik együtt. 1931-ben átmegy a Focke Wulf gyár műszaki osztályára és 1933 óta vezeti a gyár műszaki részét.

Érdemeinek elismerésére már 1937-ben a »Wehrwirtschaftsführer« címmel tünteti ki a Vezér. Újabb elismerését jelenti munkásságának, hogy 1940 január 12-én megkapja a Lilienthal-repülő-tudományos akadémia legnagyobb kitüntetését, a Lilienthal-emlékérmet. Ezt a kitüntetést a hivatalos iratok szerint alapvető szerkesztési munkálatokért, különösen a négymotoros Condor repülőgép megalkotásáért kapta. Ez a gép ugyanis 1938-ban hajtotta végre emlékezetes Berlin—New York—Berlin repülését kerek 45 repülőóra alatt.

Tank mérnök a Lilienthal társaság választmányának tagja és egyben elnöke a braunschweigi egyetem keretében működő »Hermann Göring« repülésügyi tudományos kutatóintézetnek. 1941 szeptemberében az I. oszt. Hadi érdemkeresztet kapta meg.

Mint a FW. gyárak vezetőmérnöke, munkásságának javarészét a gépek teljesítményének és repülőtulajdonságának fokozására fordította, különösen a katonai és forgalmi repülés kívánalmainak figyelembevételével. Legkedvesebb munkaterülete a tervezés, a repülőtechnika és a gépek berepülése. Az általa tervezett gépek között elegendő megemlíteni a FW. 200. Condor gépet, amely forgalmi kivitelben naponta többször is áthaladt fővárosunkon a békeidőkben. A gépből épített távolbombázó sok nehéz percet, sőt órát szerzett már az angol hajózásnak merész támadásaival. Ennek a gépnek a továbbfejlesztése a FW. Kurier is. Olvasóink előtt bizonyára ismeretesek még a FW. 187. rombológépek, valamint a FW. 189. közelfelderítők. Az utóbbi gépek igen érdekesek rövid törzsgondolájukkal és a két tartó által hordozott farokfelületükkel.

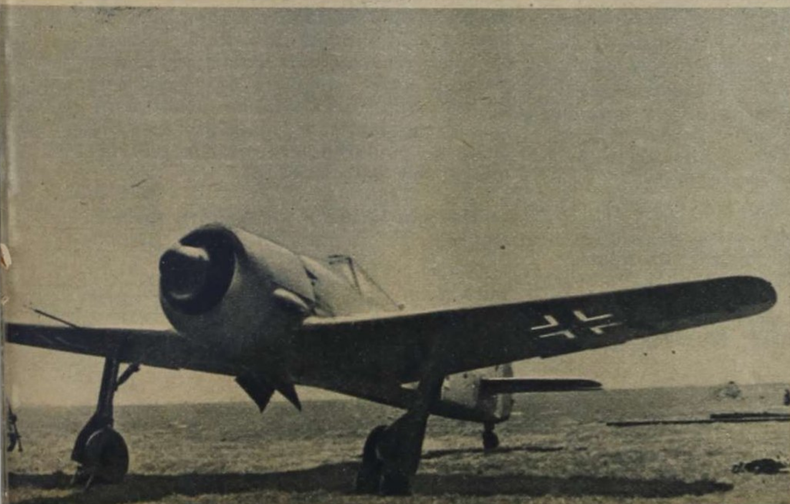
Most a FW. 190. Tank mérnök legfiatalabb »gyermeke«, amely sikerrel vette fel a harcot az ellenséggel és számos csatornamenti győzelmes légiharcban öregbítette a német légihaderő hírnevét.

(N)

A FW. 189. közelfelderítő



A FW. 190. széles nyomtávú futóműve nagy előny leszállásnál



A FW. 190. oldalnézetben



RIADÓ!!!

A L'Ala d'Italia 1942. évi 4. száma nyomán

— Mi van ebédre?
— Rizottó...
— Rizottó? Mivel...?
— Harckocsikkal... — szólt közbe az éppen belépő századparancsnok. — Gyorsan, fiuk! — fűzte hozzá. — Majd eszünk, ha visszatérünk. Most azonnal indulnunk kell.

Amióta 1941 késő őszén megindult a Cunninghamek döntést kereső támadása, már nem Tobruk hajókkal és raktárakkal telezsúfolt kikötője a cirenaikai olasz légierők célja, hanem a sivatag homoktengerében száguldó harckocsik. Harckocsi reggel, harckocsi délben, harckocsi este. Mintha csak orvosi előírás lenne: néhány pasztilla-harckocsi minden étkezés előtt, vagy éppen étkezés helyet, Legtöbbször rövid távmondat a bevetési parancs és gyakran akkor érkezik, amikor a pilóták éppen az asztalhoz ülnek. Most is ez az eset. Szerencsére azonban még nem hozták az első fogást és így kevesebb szívfájdalommal jár a terített asztal otthagyása.

De már nem is éhesek. Az ember lelke mélyén, tudat alatt rejtőző ősi vadászösztön fogja el őket, félrerúgják a székeiket és a parancsnok köré gyülekeznek, aki szétteríti az asztalon a térképet s így közli parancsait:

— Sidi Rezeghtől délre van a célunk. Ott egy oszlop nyomul előre El Adem felé.

A százados ezután egy pillantást vet a műszaki tiszt által átnyujtott géphelyzetjelentésre és már dönt is:

— Kilenc géppel megyünk!

A rizottó így bennmaradt a fazékban, pedig a szakács ugyancsak kitett magáért. Ma akarták megünnepelni az új barakk felállítását és a felavatás fénypontja éppen a »díszebéd« lett volna. Nincs mit tenni: a hasas edény újra a tűz fölé kerül.

Nem telik el tizenöt perc a bevetési parancs vétele óta s a *Picchiatello*-k már levegőben is vannak. A terv szerint a vadászkíséret az előnyomulás útján csatlakozik hozzájuk. A kiszámítás helyes, mert amikor átrepülik a vadászok repülőterét, látják is a gépkocsikról leugráló repülőgépszerelőket, sőt némelyik gépről már a borítóvásznat is leszedték. Ismerik derék oltalmazóikat: öt perc mulva a *Macchi*-k már nyomukban lesznek.

A *Picchiatello*-k három rajba csoportosultak s míg a pilóták a gép vezetésével foglalatoskodtak, a lövészek árgusszemekkel vizsgálják az eget, hogy bárminemű meglepetésnek elejét vegyék.

A századparancsnok rápillant a maga mellé helyezett térképre. Utána ellenőrzi az iránytűt és megállapítja pillanatnyi földrajzi helyzetüket. Eddig a tengerpart mentén repültek és most Bomba magasságában vannak. Itt elhagyják a partot és berepülnek a sivatag fölé, amelyet most számtalan nyom szánt végig. Néhány perc mulva a cél fölé érkeznek.

A két rajból álló *Macchi*-csoport közben utólérte őket és most oldalról kísér.

— Mennyivel nyugodtabban lehet így dolgozni — sóhajtanak fel a zuhanóbombázók.

Négy rombadőlt barakk, valamint a leégett hangárok csonka váza jelzi El Adem repülőterét. A kötelék jobbra kanyarodik; A terep lassan síklik tova a 3000 méter magasból szemlélődők elől... Valami mozgás látszik... *ők azok.* A sivatagi homokban mély barázdákat vonnak az előretörő harckocsik és haladásukat állandó homokfelhő kíséri... nem lehet elvéteni őket. De a repülőkötelék sem marad észrevétlen és a homokfelhők egyszerre sugárirányban szanaszét húzódnak.

A felkavart homok előbb szétterül, majd lesüllyed és végül egészen elül: a harckocsik beszüntették a mozgást. Fekete füst száll fel belőlük és csodálatos szép rajzokban virágzanak ki a kötelék felett az első robbanó felhők. Itt a zuhanás ideje. A század teljesen rajokra szakadozik, a vezérgép fél orsóval zuhanásba megy át, kísérői utána. Mindegyikük kiválaszt magának egy-egy célt és mit sem törődve az egyre hevesebbé váló zárótűzzel, most már feltartóztathatatlanul száguld áldozata felé.

Ütés a bombakioldóra: már hullik is lefelé a »gyümölcs«, haláltosztó tartalmával. A gép pedig, alig párszáz méternyire a földtől, újra emelkedni kezd. A hatást csak a következő raj figyelheti meg: telitalálat! Előbb fekete füst gomolyog elő a prédául esett harckocsiból, majd hatalmas, vörös lángnyelvekkel átszőtt robbanási felhő jelzi az érckolosszus szomorú végét.

A többi gépek is gyors egymásutánban levetik bombáikat és utána az égnek ágaskodnak, hogy mielőbb elérjék a biztonságos magasságot.

A becsapódások helyén hatalmas kráterek nyílnak és némileg változatossá teszik a sivatag sápadt egyhangúságát. Most hallgat a légvédelem: a bombák vetése alatt nincs az az angol, aki megmaradna géppuskája mellett, csak jóval később fognak újra hozzá a levegő lyukgatásához ,a *Picchiatello*-k azonban akkor már messze járnak.

Még sem ússzák meg simán: a kötelékekre hat *Hurricane* csap le. De a *Macchik* sem restek. Az összecsapás rövid és az angolok egyik gépük elvesztése után pillanatok alatt visszavonulnak. Szegény *Hurricane,* könnyű zsákmánynak hitte a kötelék utolsó zuhanóbombázóját. A kormányfelületek holt terében támadt rá és már éppen megindult a tűzpárbaj a két gép között, amikor az egyik *Macchi* 12.7-es lövedékei csapódnak a zangolra. A *Hurricane* féloldalvást felágaskodik és azután egyszerre lángralobban, mintha celluloidból állana. Ott hullik alá közvetlenül a *Picchiatello* lövésze előtt, mint égő szurokfáklya...

* * *

— Jön már az a rizottó?

A barakk ajtaja kitárul és a *Picchiatello*-k derék pilótái nagy buzgalommal rohanják meg a néhány órával ezelőtt otthagyott asztalt.

Megérdemlik...

Hogyan vélekednek az állatok a légelhárító tüzelésről és bombákról

Zoológusok megfigyelései légiriadó alatt — Mi az a „rétisas"-reakció? — A foglyok irtóznak a tüsszentés zajától!

Vidám nyári délelőttön indulunk sétánkra a berlini Zoo-ban. Milyen más most itt minden, mennyivel szebb, bár télen, amikor körösköröl minden fehér és a kedves kis tavacskák befagyva alusszák téli álmukat, szintén megvannak az állatkertnek a maga érdekességei. Nem győzünk csodálkozni azon, hogy a trópusi állatok egy része menynyire megszokta már ezt az északi klímát. Nem egy közülük az év minden szakában is a szabadban tartózkodik. Bizony egy néhány furcsa ellentét megfigyelésére nyílik most alkalmunk.

A berlini Zooban minden csendes, csak a majmok kapnak hasfájást, ha a Tommyk jönnek.

Egy utunkba akadó tűzoltó kocsitól és az itt-ott látható felírásoktól eltekintve, melyek a légoltalmi helyek felé vezető utat jelzik, mi sem emlékeztet bennünket a háborúra. A hangulat csendes és határozottan békés. Az ápolószemélyzettől megtudjuk, hogy az állatok legnagyobb része már megszokta ezeket az utóbbi időben hála Istennek elég ritkán előforduló, újszerű, éjszakai zenebonákat. Talán egyedül a majmok azok, amelyek sehogyan sem tudnak a változhatatlanba beletörődni. Nekik nagyon is az idegeikre megy a dolog és rendkívül heves hasfájást meg miegymást vált ki náluk.

Hogyan látják a helyzetet a zoológusok?

A Zoo igazgatójától megtudjuk, hogy Lutz Heck Professzor, a neves zoológus megállapítása szerint — aki a berlini állatkert lakóit nem egy légiriadó alatt

figyelte meg — a légelhárító ágyúk dörgése az állatok legnagyobb részére ugyanazzal a hatással van, mint egy égiháború. A mennydörgéstől és villámlástól ezek az állatok még abban az esetben sem félnek, ha már itt a Zooban születtek, mert hiszen ösztönszerűen úgy érzik, hogy mindaz, ami körülöttük történik, természeti erők következménye, melyektől nincs mit félniök és amelyekhez állati mivoltukból fakadó egykedvűséggel alkalmazkodnak.

És Londonban...

Mások azonban — mint ahogyan halljuk — a megfigyelések eredményei a londoni állatkertben. Itt természetesen más a helyzet is, hiszen napról-napra, éjszakáról-éjszakára dörögnek az ágyúk, és bizony nem egy bomba robbant már az ottani Zooban és annak közvetlen közelében. Ilyen körülmények között nem csoda, ha a londoni Zoo lakóinak jobban idegeire mennek a légiriadók, mint berlini sorstársaiknak. Az egyik londoni elefánt egy légitámadás alkalmával repeszdarabtól könnyebben megsebesült. Az elefánttal ettől kezdve nem lehetett bírni. Már az első ágyúlövéstől valóságos dührohamot kap. Nekimegy a rácsnak, mindenáron ki akar törni. Egy fiatal zsiráf pedig úgy megvadult az egyik riadó után, hogy órákon keresztül, mindaddig, amíg szívszélhüdést nem kapott, fel- és alá vágtázott ketrecében. Érdekes azonban, hogy a zsiráf-szülőkön ugyanakkor a legkisebb idegesség jele sem mutatkozott. Azonban a tevék sem cáfoltak rá a »sivatag hajójának« legendás nyugalmára, mert még akkor sem jöttek ki sodrukból, amikor egy bomba közvetlen közelükben robbant.

Egészen különös egy angol zoológusnak a tehenekkel kapcsolatban tett megfigyelése. E szerint azoknak a teheneknek a teje, melyeknek istállói a légitámadások zónájába estek, a támadások után teljesen elvesztette zsírtartalmát. Ugyancsak ennek a tudósnak az észleletei szerint a kutyák, valamint bizonyos nagyobb madarak, mint például a baglyok, papagályok, libák és fácánok sokkal hamarább meghallják a közelgő repülőgépek zaját, mint az emberek.

Mit mond az ornitológus?

Dr. Heinroth, az ismert német ornitológus a madaraknak a légitámadások alatti magaviseletével kapcsolatban tett rendkívül érdekes megfigyeléseket. Szerinte a madarak közül csak azok a nagyobb szárnyasok félnek a repülőgépektől, amelyeknek legnagyobb ellenségük a rétisas. Sylt szigetén megfigyelte, hogy milyen idegesek lettek egyszerre azok a madarak, amelyek a rétisastól félnek, abban a pillanatban, amint egy repülőgép mutatkozott az égen. Megbolygatott darazsakhoz hasonlóan kóvályogtak egy ideig, aztán pánikszerűen menekültek Heinroth dr. a madaraknak ezt a magatartását »rétisas-reakciónak« nevezi. Kisebb madaraknál ilyen reakciót nem figyelt meg, aminek az a magyarázata, hogy ezeknek a madaraknak a számára a rétisas nem jelent semmilyen veszedelmet. Így aztán a repülőgép is hidegen hagyja őket.

Egyik ettől, másik attól irtózik...

Más madaraknál viszont más egyéb választ ki irtózást és okoz riadalmat. Így például a galambok, amelyek általában minden zajt elviselnek, születésüktől kezdve már irtóznak a dörrenésektől. A legkisebb csattanás is rettentő félelmet vált ki belőlük. Nem csoda tehát, ha a légitámadások alatt a szó legszorosabb értelmében halálos félelmet állanak ki és különösen a fiatalok közül sok el is pusztul. A közönséges tyúk, valamint a fajd ezzel szemben semmiféle dörrenéstől sem fél. A foglyok viszont — akármennyire furcsán hangzik is — irtóznak a tüsszentéstől vagy ehhez hasonló zajtól, Heinroth dr. szerint vannak madarak, amelyekre a különböző hangok semmiféle hatással nincsenek, ellenben bizonyos színekkel szemben érzékenyek. Nagyon sok apró madár irtózik beteges félelemmel a piros színtől. Sárga színű madaraknál viszont, mint például a sárga barázdabillegetőnél és a citromsármánynál a kék színtől való ösztönszerű félelmet állapította meg. Míg a kis madaraknak a piros színtől való irtózására nemigen lehet magyarázatot találni, addig a sárga madaraknak a kék szín iránti ellenszenvét a kék és sárga színek erős kontrasztjával magyarázza a német ornithológus.

Amit Hagenbeckéknél tapasztaltam

A fentiekkel kapcsolatban említem meg, hogy alkalmam volt még az ősz folyamán egy Berlin elleni légitámadás alkalmával az éppen itt vendégszereplő hamburgi Hagenbeck-cirkusz vadállatait megfigyelni. A cirkusz környékén ugyan egyetlen bomba sem robbant, annál nagyobb hangversenyt csaptak azonban a közvetlen közelben felállított légelhárító ütegek. A cirkusz ketreceiben lévő rengeteg vadállat közül — képviselve voltak itt az elefántok, oroszlánok, barnamedvék, jegesmedvék, tigrisek, leopárdok, bivalyok, antilopok, zebrák, stb. — egyetlenegy sem mutatott valamilyen felindulást, nem is beszélve arról, hogy eszük ágába se jutott ordítani. És mi ennek a hihetetlenül bátor magaviseletnek a magyarázata, kérdeztem a cirkusz igazgatójától. Két magyarázatot is adott. Egyrészt egyetért ő is Lutz Heck professzor teóriájával, mely szerint az állatok az ágyúk dörgését nyilván égiháborúnak vélik, másrészt azonban úgy gondolja, hogy egy cirkuszi vadállatot nem szabad egy közönséges állatkerti lakóval összetéveszteni. »A mi vadállataink — mondotta — sok mindenhez hozzászoktak hosszabb, rövidebb prakszisuk« alatt. A puskaropogás, sőt ágyúdörgés is ismert zaj számukra, a vonaton és hajón való utazás alatt pedig alkalmuk volt már mindenféle egyéb zajjal is megismerkedni, hogy ne is beszéljek arról, mennyire megszokták például az ostorcsattogást. Így hát ne csodálkozzanak azon, ha egy cirkuszi »vadállat« nem jön ki egyhamar sodrából.«

Kénytelen voltam igazat adni a szimpatikus igazgatónak és megígértem, hogy ezentúl nem fogok csodálkozni...

(Dr. Sz˝ L.)



REPÜLŐHIREK
A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGÜGYI POLITIKA, SZERVEZÉS

Torsten Friis altábornagy, a svéd légierők parancsnoka július 1-én nyugalomba vonult. Utódja: *Nordenskjöld* repülőtábornok.

*

Jannequin, az új francia légügyi államtitkár 1916 óta teljesít szolgálatot a repülőknél. 1918-ban egy bombázó-osztály parancsnoka volt. 1941 nyarán a szíriai légierőket vezényelte az angolok ellen. Onnan hazatérve az északafrikai légierők parancsnoka lett.

*

Olaszországban a fasiszta milícia légvédelmi alakulatokkal is rendelkezik. A fasiszta légvédelmi alakulatok most ünnepelték fennállásuk 15-ik évfordulóját. A légvédelemnél szolgálatot teljesítő fasiszták résztvettek az abesszín, a spanyol és az északafrikai háborúban, azonkívül az Olaszország elleni légitámadások elhárításában is tevékeny szerepet játszanak.

*

Légvédelmi rendőrséget szerveztek Németországban. Az új szervezet légitámadások idején lép működésbe. Legfőbb elöljárója: *Himmler* birodalmi SS-vezető.

*

Guy la Chambre, volt francia légügyi miniszter, a riomi pör egyik vádlottja, egészségi okok alapján szabadlábrahelyezését kérte. A legfelsőbb törvényszék a kérést nem teljesítette.

*

Az ausztráliai légierők parancsnokságát *John* ausztráliai repülőtábornokra ruházták. John tábornok *Brett* amerikai repülőtábornoknak van alárendelve. Törzse hat ausztráliai és hat amerikai repülőtisztből áll. Az ausztráliai légierők vezérkari főnöke szintén ausztráliai tiszt: *Bonstock* altábornagy, helyettese azonban amerikai: *Taine* ezredes.

*

A kanadai repülőkiképző központok.

Nagy-Britannia a háború kezdetén Kanadába helyezte át a birodalmi repülőkiképzés súlypontját. A brit kormány előtt minden bizonnyal az invázió árnya lebegett, amikor a kanadai repülőkiképzésnek ily nagy fontosságot tulajdonított s ezzel valószínűleg a brit repülőkiképzés zavartalanságát és folytonosságát akarta biztosítani arra az esetre, ha az invázió vagy a légitámadások a szigetország nyugalmát háborítanák.

A »Wehrmacht« a következő adatokat közli a kanadai brit repülőkiképző központokról:

A háború kitörésekor Kanada légierői jelentéktelenek voltak. Anglia a kanadai ifjúságot kiválóan alkalmasnak tartotta arra, hogy belőlük a repülőszemélyzet utánpótlásának jelentékeny részét biztosítsa. Ez a tartalék 1939 szeptember 1-én azonban még csak 450 tisztből és 4000 főnyi legénységből állott. 1940 márciusban e a szám 1225 tisztre és 9187 fő legénységre, míg 1940 október 1-re összesen 26.000 főre emelkedett. (A későbbi időpontok számadatai a német lap előtt ismeretlenek).

Minthogy a régebben fennállott törvények szerint a kanadaiakat csak önkéntes jelentkezés alapján lehetett külföldön harcba vetni, ezért a Canadian Royal Air Force (R. C. A. F.) ebben az időben csak *kiképző központnak* volt tekinthető. A 26.000-es létszámot ennek ellenére nem lehetne jelentéktelennek tekinteni akkor, ha két körülmény nem vonna le sokat annak értékéből. Az egyik a *repülőterek*, a másik a *kiképző repülőgépek* hiánya.

Két és fél év alatt sem sikerült Kanadában a tervbevett kiképzés arányainak megfelelő számú repülőteret telepíteni. Súlyosabban esik latba a kiképző és gyakorló repülőgépek hiánya. Nagybritannia nem tudta betartani azt az ígéretét, hogy Kanadát ellátja elegendő számú kiképző repülőgéppel. Különösen Franciaország összeomlása után fordult komolyra a helyzet, amikor Anglia végkép nem tudott Kanadába repülőgépeket küldeni, sőt az egyik hajót, amely repülőgépekkel megrakva már úton volt Kanada felé, az angol kikötőbe visszarendelték. Csak 1941-ben jutott Anglia ismét abba a helyzetbe, hogy Kanadát ellássa kisebb mennyiségű kiképző repülőgéppel.

Churchill eredeti terve az volt, hogy 1942. végétől kezdve Kanada évente 30.000 pilótát fog Nagybritannia rendelkezésére bocsátani. A fentvázolt okok folytán azonban ennek a tervnek csak egy töredéke valósult meg és — a német lap szerint — még egyáltalában nem is biztos, hogy a kanadai pilóták az angol anyaország rendelkezésére fognak-e állni.

Washington ugyanis nagy súlyt vetett arra, hogy közvetlen kapcsolatait Kanadával ezen a téren is idejekorán kiépítse s a repülőszemélyzet egy részét az Egyesült Államokba hívta kiképzésre. Az Egyesült Államok kormánya most arra számít, hogy azok a kanadai pilóták, akiket az Egyesült Államokban képeztek ki, az Unió rendelkezésére fognak majd állni, mivel időközben olyan törvény lépett életbe Kanadában, amely a kanadai állampolgárok katonai alkalmazását a dominium területén kívül is lehetővé teszi és azt ma már nem köti önkéntes jelentkezéshez.

KATONAI HÍREK

Olaszország hadbalépése óta eltelt két év alatt — 1940 június 10-től 1942 június 10-ig — az olasz légierők 407.000 tonna ellenséges hajóteret süllyesztettek el. Az olasz haditengerészet ennek háromszorosát: 1,191.238 tonna hajóteret süllyesztett el.

*

A klincvenhetedik és a kilencvennyolcadik Tölgyfalombot két német repülő kapta meg. Az egyik *Robert Georg von Malapertgen Neufville báró*, egy zuhanó bombázóezred parancsnoka, aki a keleti harctéren hősi halált halt, a másik *Hellmut Lent*, egy éjjeli vadászrepülőezred parancsnoka, akinek a Führer külön üdvözlő táviratot is küldött.

*

A brit légifölény — csak jámbor óhajtás. A »Militär Wochenblatt« válaszol arra a brit sajtóhadjáratra, amely azt igyekszik elhitetni a világgal, hogy az angol és az amerikai légierők elérték volna az egyensúlyt a tengelyhatalmak légierőihez viszonyítva, sőt azt túl is szárnyalták.

Ez az ellenséges sajtóhadjárat és rádióhírverés a német repülőgépeket olyan színben tünteti fel, mintha azok ócskavasból volnának és személyzetük rosszul kiképzett, gyáva nyulacskák.

Ezzel szemben az angol vagy amerikai repülőgépek műszaki felsőbbségét eddig sehol sem árulták el a németekkel szemben; a japán repülők távolkeleti sikerei pedig minden ellenkező hírveréssel szemben tettekkel bizonyítják, hogy ki tartja kezében a kezdeményezést a szárazföldön, a vízen és a levegőben a távolkeleti vidékeken.

A »Militär Wochenblatt« megszólaltatja az »United Press«-nek Burmába küldött amerikai tudósítóját, aki a Burmában harcoló amerikai és angol repülőtiszteket megkérdezte, hogy mit tartanak a japán légierőkről.

Ennek a beszélgetésnek az volt az eredménye, hogy a megkérdezett amerikai és angol repülők felhatalmazták a hírlapírót annak közlésére, hogy amit a japán légierők gyengeségéről állítanak, elejétől a végéig hazugság. Burmában az angol-amerikai légierőknek hatalmas japán fölénnyel kell szembenézniök, amely a legutóbbi harcok alapján a japánok javára 5:1-re becsülhető. Ez tehát a valóság a hírverés puffogó szólamaival szemben.

Ami az angol-német arcvonalon az »erők egyensúly«-át illeti, erre nézve azt írja a »Militär Wochenblatt«, hogy ha még fennállana is esetleg az a helyzet, hogy az angolok Nyugat-Európában ugyanannyi repülőgépet tudnának bevetni, mint a németek, teljesen hibás feltevés ezt úgy beállítani, mintha ez a két állam viszonyában légiparitást jelentene. Tisztán a számszerűségből nem lehet kiindulni, hanem tekintetbe kell venni a földrajzi helyzetet is.

A németek által megszállott és berendezett nyugateurópai repülőterek Anglia kapui előtt állanak, ahonnan a távolság a brit sziget legjelentősebb iparvidékeihez nem több 100—300 kmnél. A német bombázók — ha csak 360

km-es utazósebességgel is vesszük számításba azokat — 1 óra alatt Midland fölé juthatnak és 2 óra alatt elérhetik a skót kikötőket is.

A brit repülőknek ugyanakkor jóval nagyobb utat kell megtenniök, ha el akarják érni Németország termelési központjait és fontosabb ideggócpontjait. A német lap átlagban 55%-ra becsüli azt a repülési időtöbbletet, amellyel a brit repülőknek számolniok kell, ha ugyanannyi bombát akarnak ledobni Németország vitális pontjain, mint amennyit a németek le tudnak bocsátani Nagybritannia iparvidékein. Ez pedig a repülőgépek 30%-kal nagyobb igénybevételét jelenti, vagyis legalább 30%-kal nagyobb elhasználódást anyagban és személyzetben, főleg pedig üzemanyagban. Tehát az angol iparnak jóval több repülőgépet kellene előállítania, mint a német iparnak, ha ugyanazt az eredményt akarná elérni, mint a német légierők.

Ezt a különbséget amerikai repülőgépszállításokkal vagy a minőségi fölénnyel, kétségtelenül ellensúlyozni lehetne ugyan, azonban minőségi felsőbbségről mindezideig nem lehetett szó, az amerikai repülőipar pedig még eddig egyszer sem ontotta a repülőgépek tömegeit az európai szövetségesnek olyan ütemben, amely a brit kívánságoknak és a liberális vágyálmoknak megfelelne.

Tehát hiábavaló az angol légügyi minisztérium és a propagandaminisztérium erőlködése a sajtóban és a rádióban, hiábavaló a különféle légügyi szakértő és repülő munkatárs felsorakoztatása a világ nyilvánossága elé: a légierők egyensúlya vagy a hőn óhajtott légifölény nem több — ködös vágyálomnál.

*

Mervyn Francis Williams, az egyik brit bombázóezred parancsnoka, aki a »Prinz Eugen« elleni bombatámadást vezette, a brit hírszolgálat jelentése szerint nem tért vissza.

*

REPÜLŐSPORT

Vitéz nagybányai Horthy Istvánné — »C« vizsgás vitorlázó repülő. A Kormányzóhelyettesné Ő Főméltósága régi, lelkes híve a vitorlázórepülésnek. *Szilas Tiborral* már számos felszállást végzett. Június 15-én »B« vizsgára jelentkezett. A vizsgarepülésből azonban végül is »C« vizsga lett, mert a Főméltóságú Asszony a »B« vizsga feltételeit túlszárnyalva, 15 percig vitorlázott a Hármashatárhegy fölött és ezzel letette a háromsirályos vitorlázó repülőjelvény viselésére jogosító »C« vizsgát.

A Főméltóságú Asszony sikere repülőkörökben osztatlan örömet keltett.

*

Vitorlázó repülőből — tölgyfalombos pilóta. A német haderőben a 90-ik katona, akinek mellét a Tölgyfalomb díszíti: *Späte Wolfgang* repülőfőhadnagy. A 31 éves *Späte* főhadnagy, mint vitorlázó repülő kezdte repülőpályafutását s 1938-ban a rhöni versenyek győztese volt. 345 km-es vitorlázó repülésével megnyerte a távolsági vitorlázás első díját (a Wasserkuppétól a Stettin melletti Colbitzowig vitorlázott), azonkívül elnyerte a célrepülések első díját is 1435 km-es célrepülő-összteljesítményével.

*

LÉGIFORGALOM

Légiforgalom Spanyolországban. A Cia. Iberia, Spanyolország légiforgalmi vállalata 1941-ben 60.000 utast szállított. További 100.000 utast megfelelő hely hiányában vissza kellett utasítani. Ebben a számban nem foglaltatnak benne azok az utasok, akik Madrid és Barcelona között a Deutsche Lufthansa és az Ala Littoria vonalait használták.

A spanyol légiforgalmi vállalat 1941/42. telén a következő 10 vonalon bonyolította le rendszeres forgalmát:

1. Madrid—Tetuan—Las Palmas (Nyugat-Afrika). (Hetenként egyszer).
2. Las Palmas—Teneriffa (hetenként négyszer).
3. Madrid—Barcelona (naponta).
4. Madrid—Lisszabon (naponta).
5. Madrid—Sevilla—Tetuan (naponta).
6. Tanger—Melilla (naponta).
7. Sevilla—Tetuan—Las Palmas (hetenként egyszer).
8. Barcelona—Palma Mallorca (naponta).
9. Madrid—Valencia—Palma Mallorca (naponta).
10. Santa Isabel—Bata (hetenként kétszer).

*

Svédország légiforgalma. Az A. B. Björkwallsflyg 1941-ben mintegy 700.000 km-t repült. Repülési idő: 3525 óra. Ebből éjszakára 136 óra esik. Összesen 6 repülőgépet tartottak üzemben, úgyhogy egy gép havonta átlag 50 órát repült.

*

A légiforgalom jövője a háború után. A »Danske Luftfartselskab« vezetője a »Politiken« című dán hírlap munkatársával a légiforgalom jövőjéről érdekes beszélgetést folytatott. Nézete szerint kétségtelen, hogy a háború után a légiforgalom erősen fel fog lendülni. Már az első világháború is nagy lökést adott a repülőgépek fejlesztésének, ami lehetővé tette a nemzetközi légiforgalom kiépítését. A most folyó világháború valószínűleg hasonló hatással lesz a légiforgalom továbbépítésére.

A légiforgalom kiterjesztéséhez hozzá fog járulni az a körülmény is, hogy a pilótáknak a most folyó háború alatt bő alkalmuk nyílik gyakorlatot szerezni az óceánrepülésben, valamint az éjjeli repülésekben.

A dán légiforgalom vezetője különösen nagyjelentőségűnek tekinti azokat az eredményeket, amelyeket a németek a jegesedés elleni küzdelemben elértek. (A repülőgépek belépő élét a motor kipufogó gázaival melegítik).

Az atlantióceáni repülések — a dán szakértő szerint — valószínűleg négymotoros *szárazföldi* repülőgépekkel nyernek majd lebonyolítást. Ezek ugyanis mind a beszerzési költségek, mind pedig az üzemi költségek szempontjából előnyben vannak a *vizi* repülőgépekkel szemben. Feltételezi, hogy a jövőben a légiutazás az Atlanti-óceán fölött legfeljebb 10—12 órát fog igénybevenni, ami anynyit jelent, hogy az alvásra szolgáló nehéz és körülményes berendezkedést a repülőgépeken mellőzni lehet.

Légiforgalom a Csendes-óceánon. A Pan-American Airways továbbra is fenntartja rendszeres légijáratait a Csendes-óceánon át az Egyesült Államok és Ausztrália között. A Csendes-óceánban támaszpontul használt szigetek ismeretlenek. A forgalmat repülőcsónakokkal bonyolítják le, amelyek az út legnagyobb részét éjjel teszik meg. A légijáratot főleg a hivatalos forgalom lebonyolításának érdekében tartják fenn. Postán kívül utasokat is szállítanak.

*

MÜSZAKI ÉS VEGYES HIREK

2 km hosszú cement futópályát építettek Lyon mellett a Bron-i repülőtéren. A futópálya szélessége 60 m. Hosszúságánál fogva a legnehezebb szállító repülőgépek felszállására is alkalmas. A lyoni repülőteret a legújabb világítóberendezésekkel is ellátták.

*

Az erdők tűzbiztonsága felett az Egyesült Államokban repülő erdőőrség őrködik. Erre a célra — a »Sportflieger« szerint — Piper »Coupé«-mintájú repülőgépeket alkalmaznak, amelyek rádión jelentik, ha valamelyik erdőparcellában tüzet észlelnek. Amíg a légi tűzőrséget nem állították fel, az erdőtüzek tetemes károkat okoztak.

*

Gumihiány Angliában. A brit kormány — svájci jelentés szerint — arról értesítette a londoni kaucsukpiacot, hogy rövidesen számítani lehet valamennyi Angliában található gumikészlet lefoglalására. 1941. vége óta a gumieladások állami ellenőrzés alatt állnak.

*

21 új léghajót rendelt az Egyesült Államok kormánya a Goodyear Aircraft Corp.-nál a haditengerészet részére. A fenti vállalatnál megrendelt léghajók száma ezzel 27-re emelkedett. A léghajók hossza: 70 m. Személyzete: 8 fő. Rendeltetés: partvédelem, illetve partfelderítés.

*

A Wright Aeronautical Corp., a Curtiss—Wright-gyár leányvállalata 1941-ben 208 millió dollár értékű megrendelést kapott. A vállalat ugyanebben az évben 45.47 millió dollár adót fizetett és tiszta nyeresége 10.26 millió dollár volt. 4.13 millió dollárt tartalékolt *a háború utáni átállítás céljára.*

*

Toulonban a franciák műbenzingyárat állítottak fel, amely a »Telegraaf« szerint az idén tavasszal kezdte meg működését.

*

A tolattyús vezérlésű repülőmotorok (Schieber-motorok) a kopogásra kevésbé hajlamosak, mint a szelepes motorok, aminek valószínűleg az az oka, hogy az égési térben kevesebb áttüzesedésre hajlamos alkatrész van, amely a kopogás velejáró jelenségét: a gázkeverék idő előtti meggyujtását előidézhetné.

(Az új Bristol-motorok tolattyús vezérlésűek).

AZ »ÖREGÚR« KALANDJAI

ÍRTA:
ALDO MARIOTTI

A L'Ala d'Italia 1942. évi 2. számából

Neve Pastore volt, de a 213. repülő század »öreg úr«-nak keresztelte el. Nem mintha a harmincnyolc életévével tényleg öreg lett volna, de olyan századnál, ahol a századparancsnok alig, hogy betöltötte a huszonhatodik évét, egy harmincnyolc éves hadnagy mégis csak »öreg«.

Az élet nem fukorkodott vele szemben az izgalmak terén. Már gyerekkora óta a motorok bolondja volt és a gépkocsivezetés szenvedélyévé vált. Állandó résztvevője volt az »*Ezer kilométer*« túráknak, váltakozó szerencsével. Azután jött a repülés és a nagy sebességek iránti vágya a levegőbe ösztökélte. Nem volt éppen fiatal, közeledett a harminchoz, amiker fényes sikerrel letette a repülőgépvezetői vizsgát és azután hol a földön, hol a levegőben kergette a kilométereket.

Kitört a háború és Pastore is bevonult. Az új hárommotoros bombázógépek átvételi bizottságába osztották be. Ő azonban az angol hajók réme szerette volna lenni és sikerült is kiverekednie magát a 213. bombázó századhoz, melynek működési tere a Földközi-tenger nyugati medencéje volt.

Így került az »öreg« a húszévesek közé. Szinte apja lehetett volna a századba tömörült vidám és életerőtől duzzadó fiatalságnak, amely állandóan azon törte a fejét, hogy milyen szellemes ötlettel mulattassa a tiszti étkezdét. Ő mégis igen jól megfért velük. Talán azért, mert mindenben velük tartott és a század feladataira éppen olyan ifjú hévvel vállalkozott, mint ők.

Pedig a 213-asok szolgálata egyáltalában nem leányálom és az ifjaknak igazán bő alkalmuk van tettrekészségük kielégítésére. Jóformán minden nap hathét, néha nyolc órát kell tartózkodni a nyilt tenger felett, hol felderítő, hol bombázó küldetéssel. Az ilyen repülés már magában véve is nagy teljesítmény. Az ember előtt a legcsekélyebb támpont sincs, a víztükör a láthatár egész kerületén ugyanazt a képet mutatja s mégis állandóan tudni kell a pillanatnyi tartózkodási helyet. A rádió az egyetlen »szalmaszál«, amely biztosan kivezet ebből a végtelenből és ha felmondja a szolgálatot, eleve öt kopeket ér az ember élete. Hát még ha az egész úton műszer után kell repülni?... Ez pedig eddig csak puszta repülési művelet; mi lesz akkor, ha ellenséges vadászok bukkannak fel? Legtöbbször észrevétlenül csapnak le a messzi tengert fürkésző, avagy az egyhangú repülésbe belefásult gépre. A messze ködében rejtőző repülőgépszállító felvette ugyanis az általad leadott rádiójelzéseket, azokon keresztül bemért téged és most nyakadra küldött néhány vadászt. Rendszerint négy *Hurricane* süvölt le rád. A három géppuskád megteszi a magáét, de gyakran hallasz olyan különös hangot, mint amilyen a kő felcsapódása a bádogtetőn és akkor eszedbe jut, hogy ellenfeidnek szintén van géppuskájuk.

Pastore átélt néhány ilyen esetet.

A század feladatkörébe eső repülések megfeleltek az ő nyugodt, megfontolt természetének. Köznyelven élve, *robotpilóta* volt. Az órák hosszát tartó, egyhangú felderítő repülés közben mindenki arról ábrándozik, hogy végre megpillanthatja az angol hajóhadat és leadhatja rádión az észlelés tényét. Ez azonban igen ritka eset és ezért nem mindenki vállalkozik szívesen erre a lélekölő feladatra. Az »öreg«-nek mindegy volt és így sikerült neki két ízben nemcsak felfednie a Gibraltár-i sziklafészekből kifutott hírhedt flottát, hanem néhány *Hurricane* lelövése után haza is térnie olyan géppel, amelyet egész bátran fel lehetett volna használni tésztaszűrőnek is.

Az első eset szeptember 26-án történt. Az égbolt vigasztalan képet nyujtott: köd, pára, néhol zápor. A tenger fekete volt, mint a szurok s a messzi láthatáron nem tarkította tajték. A levegő alig rezdült meg. Tartós rossz idő jele, legalább is a légi tájékozódás szempontjából. A század beosztottjai fogadni mertek volna, hogy az »öreg« gépe az egyetlen élőlény lesz az *R. 20.* területen.

Ismert útvonal volt. Kívülről tudták a repülési időket és az iránytű szögeket. Nem volt tehát semmiféle nehézség, csak a megadott »vágány«-on kellett tartani a hárommotorost és ébren őrködni a fegyverek mellett.

Két órai szemfárasztó vizsgálódás után a másodpilóta izgatottan jobbra mutatott, ahol valami szokatlant vett észre. Pastore, hogy megnyugtassa, a kívánt irányba fordult.

Leesett az álla: két nagy csatahajó, a »Genoveffa« (így keresztelték el a repülőgépszállítókat) és vagy egy tucat torpedóromboló tárult a szeme elé. Gyorsan papírra veti a látottakat, az észlelés helyének és idejének megjelölésével és a papírszeletkét átnyujtja a rádiósnak, hogy közölje a rajta levő adatokat a földi állomással. És most gyors forduló balra. De mi ez? Kavicseső hull a gép törzsére és egyidejűleg megszólal a 12,7-es géppuska... Négy *Hurricane* ül az olasz gép farkán és tűzáporral árasztja el. Szerencsére tisztéletben tartják a belőle kimeredő puskacsöveket és kissé távoltartják magukat. Végre az egyikük merészet gondol és az olasz alá repül. Ott van azonban a hajózó szerelő és ráirányítja a fenékpuskát. Még mielőtt az angol újra emelkedni kezdhetne, hogy tervének megfelelően alulról felfelé repülve a hárommotoros kevésbbé védett hasát tömje tele ólommal, ő maga kap egy sorozatot és máris füstcsík húzódik utána. Kormányozatlanul hull alá, aligha tér vissza a »Genoveffa«-ra.

Eggyel kevesebb, de a többiek annál veszettebb dühvel támadnak. Igyekeznek a kormányfelületek holtterében maradni és rövid sorozatokat eregetnek az olaszra. Mégis megint alulra kerül az egyik *Hurricane* és félbukfenc-félorsóval igyekszik újra feltornászni magát. A figura közben azonban szürkére mázolt hasa teljesen odatárul a tetőlövész elé. Teljessorozat zúdul az angolra... hanyatvágódik és eltűnik a lövész elől. A hajózó szerelő látja, amint elsuhan mellettük és lángra lobban. A másik kettő erre feladja a harcot.

Pastore fakírhoz illő nyugalommal viszi tovább a gépet ebben az élet-halál harcban. Egyszerre csak heves rángatásokat érez a kormánykeréken. Azt hiszi, hogy a teljes gázzal járó motorok okozzák és fojtja őket, de a rángatások nem szűnnek meg, sőt egyre ijesztőbbek lesznek. Segítségül hívja a másodpilótát is. Az a benyomása, mintha a kormányhuzalok egyik pillanatról a másikra megereszkedtek volna. Magához inti a rádiótávirászt és megmagyarázza neki a helyzetet. A fiú azonnal hozzálát a hibakereséshez. A törzs farokrésze csupa lyuk a lángralobbant angol 7,6-os géppuskalövedékeitől. Végre megvan a rángatózás oka: az egyik huzalvezető csiga kifordult csapágyából és a magassági kormány huzala ezen az oldalon most petyhüdten csapódik ide-oda. Visszatér és jelent az »öreg«-nek. Ezen nem lehet segíteni, haza kell jutni így. Isteni szerencse, hogy a két megmaradt angol visszafordult, mert a géppel éppen csak vízszintesen biztonságos repülni.

Másnap a 36. és a torpedóvető század kellő fogadtatásban részesítette az ellenséges hajóköteléket La Valettánál.

Este Pastorenak, háromszáz lírát kellett leszurkolnia a bajtársi vigasság számára. Ennyi lyuk volt a gépén, tíz líránkint számítva egyet. A vígan poharazó cimborák azt kívánják, hogy a legközelebbi alkalommal még többet gyüjtsön össze.

Az alkalom nem is váratott sokáig magára. November 12-én Pastore újra úton van az *R. 10.* felett.

Túlhaladva a Baleári-szigeteken visszafelé vette az útját. S ekkor megint meglátott »valamit« a láthatár szélén. Még nagyobb volt, mint a multkori: négy csatahajó, két »Genoveffa« és közel húsz cirkáló, illetve torpedóromboló. Az angolok most igen erősen biztosították magukat a levegőben is. Alig adta le a rádiós az észlelés tényét, a fényképész pedig még csak az első felvételt készítette el s máris a nyakukon ült négy *Hurricane.* Most mindanynyian alulról felfelé kezdenek támadni és száz méternyi távolságból egymásután nyitják meg a tüzet az *Alcione*-ra. Pastore tövig belépi az oldalkormányt és olyan gyors fordulót vág ki, hogy az egész gépszemélyzet lepördül a lábáról. Teljes gázt ad és a gép reszketve igyekszik támogatni a pilóta erőfeszítését.

»El kell érnünk azt a felhőt, amely ott húzódik előttünk. Akkor talán megmenekülünk!« — fakadt ki.

A *Hurricane*-ok vadászebekként ragadnak rájuk. A géppuskalövészt homlokon találják. Haldokolva borul reá géppuskájára, de mielőtt szemei örökre lezárulnának ,még látja ellenét, amint szabálytalan mozdulatokkal zuhanni kezd lefelé. Megbosszulta magát!... Serényen folyik a tüzelés az oldalgéppuskáknál is. Pastore hatalmas ütést kap a fejére és meleget érez a fejvédője alatt. Szilánk surolta a fejét és a fejvédőjén keresztül felhasította a fejbőrét. Vastagon folyik végig arcán a vér, úgy alvad meg, de nincs ideje törődni vele. A hajózó szerelő már több sebből vérzik; a 12,7-es géppuskánál akadály lépett fel és alig lehet újra működésbe hozni: van tenni való hát bőven. Az egyik *Hurricane* észreveszi, hogy valami nincs rendjén a fenékgéppuskánál és alulról támad. Balszerencséjére, mert a rádiótávirász közben már felváltotta sebesült bajtársát és sikerrel válaszol az angol tűzcsapására. A *Hurricane* füstölögve tünik el.

Megint két angol maradt a négyből, mint multkor, de ezeket keményebb fából faragták. Nem hagyják áldozatukat. Közben Pastore elérte a felhőt, a *cumulus simpathicus*-t és beburkolódzott a tejszerű vattába. Tudja, hogy ellenei a felhő másik végénél várják és ha egyenesen repül, pont a »karjaikba« kerül. Egészen jobbra fordul tehát a felhőben és így igyekszik kikeveredni belőle. Az egyik *Hurricane* mégis megsejthette az *Alcione* tervét és amint az olasz kibukkant védőfátylából, reázuhan. Nagy sebességénél fogva azonban csak néhány lövést tudott leadni és máris majdnem túlhaladt az olaszon. Pastore éppen ebben a pillanatban fojtotta kissé a motorokat és így az angol a véletlenek szerencsés, illetve reá nézve szerencsétlen találkozása folytán éppen az *Alcione* oldalára került. Soha jobb célt!... A megfigyelő a jobb oldali lövésznyilásból beléje eresztette összes töltényeit és a *Hurricane* olyat ugrott a levegőbe, mint a futtában eltalált nyúl. Határa fordult és kigyulladt... Az »öreg« megint megúszta, de elég drágán: az *Alcione*-n több, mint száharminc rés nyílott.

Este a vacsorán bepólyázott fejjel jelent meg és vidáman hallgatta az egészségére — jobban mondva pénztárcája terhére — ürített áldomásokat.

Mégis csak szerencsés ördög ez az »öreg!«

HOL BIZTONSÁGOSABB?

A bombázás találati valószinűsége — a lakosság szempontjából

Sokat beszélnek és írnak a bombázásról, a találati valószínűségről és minden ezzel kapcsolatos kérdésről, csupán az érdekelt fél — a polgári lakosság — szempontjairól nem volt még szó sehol sem. Pedig igen érdekes a matematika szabályai szerint vizsgálni, hogy mi a valószínűsége annak, hogy valakit bombatalálat következtében halálos vagy könnyebb sérülés ér, röviden, hogy hol biztonságosabb tartózkodni légitámadás alatt, városban, vagy vidéken?

A nappali bombázás ma városok ellen nem túlságosan divatos. A légvédelem fejlődése erősen érezteti hatását és így egyáltalában bizonytalan, hogy egy ilyen nappali támadásnál az okozott kár arányban van-e az elveszett gépek és személyzetük értékével. Más a helyzet az éjjeli támadásnál. Itt még a védelem egyelőre nem eléggé hatásos és így tekintélyes károkat okozhatnak a támadások.

Kérdéses az is, hogy hová veti az ellenség bombáit. Megtörténhetik, hogy a védő vadászok által megszorított bombavető kénytelen terhétől éppen egy domb, akár szőlőhegy vagy szántóföld felett megszabadulni, bár akkor is inkább igyekszik lakott terület felett ledobni terhét, hogy ezzel is kárt okozzon.

Mindenesetre a kérdés alaposabb vizsgálata előtt tegyünk néhány alapvető feltételt, amelyek esetleg természetesnek is tűnhetnek fel, de amelyeket előre le kell szögeznünk.

A városok ellen végrehajtott támadásokhoz általában olyan nagyságú, 250—500 kg-os bombát használnak, amely kereken 10 m átmérőjű lyukat szakít a talajba. Feltehetjük, hogy aki 5 méterre van a becsapódási ponttól, tehát beleesik a bombatölcsérbe, azonmód meghal. Ha nem esik bele ebbe az 5 méteres sugarú körbe, akkor valószínűleg életben marad, de akkor is meghalhat vagy megsérülhet a légnyomástól vagy a repeszektől. Átlagként tehát még a következőket tesszük fel: A halálos találat valószínűsége az 5 méteres átmérőjű tölcsér szélétől 100 méteres távolságig egyenes arányban csökken és 105 méteren a találat valószínűsége már 0. Ez jó átlagszámítás, mert noha azt állítja, hogy a kráter szélén biztosan meghal az áldozat, nem veszi figyelembe a 100 méteres távolságon túl repülő szilánkok és repeszdarabok gyilkos hatását. Ez a két hatás tehát kiegyenlítve áll feltételünkben. Ha most a feltétel szerint kiértékeljük a veszélyeztetett területek nagyságából a találati valószínűséget, azt kapjuk, hogy 105 méteres körön belül kereken 1:3 a halálos találat valószínűsége. Tehát felvételünk szerint 3:1 annak a valószínűsége, hogy nem kap halálos találatot a bombatalálati ponttól 105 méteres távolságban levő egyén.

Vegyük most a szabad területet. A 105 méter átmérőjű kör területe 34.600 m^2. Egy négyzetkilométeres területen a halálos találat valószínűsége:

$$v = \frac{34.600}{1,000.000} \times \frac{1}{3} = \frac{1}{88}$$

Vagyis 1:88 a halálos találat valószínűsége a szabadban egy km^2 területen. Feltesszük, hogy kétszer olyan valószínű, hogy megsebesül az egyén, mint hogy halálos sebet kap. Tehát ennek a valószínűsége 1:44.

Ha több ember van azon a négyzetkilométeren, ahol a bomba leesett, az az egyén találati valószínűségét nem zavarja, őt nem érdekli, hogy más meghal-e vagy sem. Ha például egymillió ember van a négyzetkilométeren, tehát minden négyzetméteren 1 ember áll, akkor is ugyanannyi a sebesülési és halálozási valószínűség.

Más a helyzet a városban. Nálunk átlagban 5000 ember él négyzetkilométerenként városainkban. (Budapesten.) Eszerint egy bomba telitalálatától 5000:88=57 halott lenne. Ez túlzott adat, a tapasztalatok szerint ezért tehát a városban biztonságosabb, mint kint a szabadban. A házak felfogják a robbanás erejét.

Vegyük tehát figyelembe a házak hatását, amint az előbb is feltehettük, hogy falusi emberünk lehasalt a bombatámadás láttakor. Az óvóhelyen 100%-os a biztonság, hisz az valószínűleg még telitalálat ellen is véd. Vegyük fel, hogy a ház 10×10 méteres. Ez a ház beomlik, ha a bombatölcsér eléri a ház falát, tehát — feltéve, hogy a tölcsér 10 m átmérőjű — 30×30 méteres körzetbe esett bomba tönkreteszi a házat. Házanként átlag van 10 lakó. Ezek nem mind halnak meg a találattól, tegyük fel, hogy 7 meghal és 3 életben marad. Ekkor a a négyzetkilométerre esett bomba hatása a házra, a halálozási valószínűség:

$$v = \frac{900}{1,000.000} \times \frac{7}{3} = \frac{1}{475}$$

így a városban ötször olyan biztonságos a tartózkodás, mint a szabadban.

Olvasóink mondhatják, hogy ez nem igaz, hogy messzebb leeső bomba találatától is meghal az ember, de — ezzel ellentétben — ugyanúgy közvetlen találattól sem mindig keletkezik halálos sérülés. Az egyik ház védi a másikat. Persze az utcán sétáló ember valószínűleg inkább kap sérülést, mint a szabad vidéken, mert törmelék, repesz és szilánk mind veszélyes. Ezek úgy mennek végig az utcákon, mint a levegő a szócsőben. Mégis a város bizonyos fokig, így elméletileg biztonságosabb.

Még figyelembe kell vennünk egy tényezőt: t. i., hogy hova várható a bombatámadás. Valószínűtlen, hogy egy földművest, vagy hegyoldalon sétáló embert bombázni fognak, inkább egy várost. Mégis a vadászvédelem kényszerítheti a bombázót, hogy terhét vidék felett dobja le. Ennek a valószínűsége nem több, mint 1:10, tehát inkább 10:1 arányban városra dobja bombáját. Így a falun, vidéken a találat valószínűsége 1:88, a városban pedig 10 × (1:475) = 1.48.

Elméletileg tehát falun kétszer biztonságosabb a tartózkodás.



BV. 141. gépek menetkész raja



Utra készül a BV. 141.

Dr. ing. Vogt főmérnök nyilatkozik a BV. 141-ről, az első részaránytalan repülőgépről

A Magyar Szárnyak 11. száma röviden ismertette a Blohm-Voss gyár BV. 141. részaránytalan gépét, amely világszerte jogos feltűnést keltett. Most maga a gép tervezője, Dr. ing. Vogt Richard ad számot arról, hogy mi indította őt részaránytalan gép tervezésére.

»A részaránytalan gépre már 1937-ben kaptam szabadalmat. Ebből az alkalomból a világ repülősajtójában igen furcsa visszhangja volt a kérdésnek. A svéd Flygning és az angol Flight számoltak be a gépről, de mindkét cikk írója nem vette észre a találmány lényegét.

Még 1937-ben írt ki a német légügyminisztérium pályázatot egy különleges feladatokra készülő harcigépre. Különböző harcászati és más okoknál fogva kifejezetten egymotoros gépet kívántak. Ugyanakkor azonban kikötés volt az is, hogy a gépből lehető legjobb megfigyelési lehetőség nyiljék.

A feltételek átolvasásakor máris tisztán láttam, hogy a klasszikus, részarányos egymotoros géppel ezeket nem lehet maradéktalanul kielégíteni. A legkedvezőbb megfigyelési helyet éppen a motor foglalja el s a törzsön elhelyezett különböző ablakok és nyilások alig javítottak ezen a hiányon.

Lassanként arra a gondolatra jutottam, hogy egyesíteni kell a kétmotoros gép kitűnő megfigyelési lehetőségeit az egymotoros géppel, tehát — és ez nem fából vaskarika — egy egymotoros »kétmotoros gépet« kell szerkesztenem.

Néhány előny nyilvánvaló volt. A gép nem hasonlítható az egymotorral repülő kétmotoros géphez, hiszen nem kell az egy motor erejének az álló másik motor ellenállását is legyőznie. Abból a tényből kiindulva: a kétmotoros gépnél nem mindegy, hogy a bal vagy jobb motor áll le, alapvető kísérleteket végeztem a légcsavarszél vizsgálatára. A légcsavar húzóereje és a csavarszél között határozott összefüggés van. Mikor a húzóerő a legnagyobb, a csavarszél is a legerősebb. A csavarszél csavarirányú áramlása következtében a farokfelületeket és a gép törzsét az áramlás nem éri részarányosan. Ezt a tulajdonságot kellett felhasználnom a részaránytalanság kiegyenlítésére. Ez az oldalkormány elhelyezésével sikerült. Ha, mint ez Németországban szokásos, jobbra forgó a motor, akkor a motort balra és az utasfülkét jobbra kell elhelyezni. A baloldalt elhelyezett légcsavar ekkor jobbra húzza el a gépet. A csavarszél az oldalkormányt balról éri, így a gépet balra fordítja és így kiegyenlíti az egyoldali húzóerőt. Rövid számítás után meggyőződtem arról, hogy ez valóban így is van és sokkal kedvezőbbek a viszonyok, mint pl. a vadászgépeken. Ez a gyakorlatban is igazolódott. Az erős motorú egymotoros gépeken az emelkedésbe való átmenetnél a csavarszél részaránytalan áramlását nagyon érezni lehet. A BV. 141. gépnél ezt alig lehet észrevenni. Kiderült tehát az a fonák, de jogos állítás, hogy a féloldalas repülőgép áramlástanilag részarányosabb, mint az eredetileg részarányos gép.

A gép súlypontjának megfelelő eltolásával a légcsavar csavaró nyomatékát is könnyű kiegyenlíteni. A klasszikus gépeken ezt a csűrők állításával igazítják helyre.

Eredetileg a pályázaton — melyet az említett különleges gépre írtak ki — nem kapott megrendelést a Blohm-Voss gyár. De Udet vezérezredes azonnal megértette a kérdés jelentőségét és kezébe vette az ügy intézését. Csakhamar — egy évre rá — megépült az első gép és teljesen beváltotta a hozzáfűzött reményeket. Udet azonnal műrepült is a géppel. Ez a gép, a BV. 141. A. a 900 lóerős BMW 132. motorral repült és adatai a következők voltak: a gép üres súlya 2670 kg (páncélozott motorral és tartályokkal), 400 kg volt az üzemanyag és 460 kg a hasznos teher. Repülősúlya így 3830 kg. Legnagyobb sebessége 3500 méteren 388 km/óra lett, emelkedése 9,5 m/sec. Ezt a gépet alaposan kipróbáltuk. Vezérsikja még részarányos volt. Így is a hátsó lövész igen nagy teret pásztázhatott fegyvereivel.

Később a gép magassági kormányából és vízszintes vezérsikjából a hátsó lövész terébe nyúló végeket levágtuk. Ezzel még javítottunk a gép stabilitásán is. Érdekes, hogy nem kellett ugyanakkor a baloldali, megmaradt felületrészt megnövelnünk, a stabilitás így is kielégítő maradt.

Nagyobb teljesítményeket megkívánva, a gépbe újabban a BMW. 801. motort építettük be. (Ezzel a gép legnagyobb sebessége 450—460 km/óra lehet a BV. 141. A. teljesítményei alapján. A szerk.)

A törzs és a motortartó közötti része a szárnynak szekrénytartó felépítésű, a külső rész a jól bevált Blohm-Voss-Vogt féle csőfőtartós, egyfőtartós szárny. Természetesen az egész gép fémépítésű. Nagy előnye ennek az elrendezésnek, hogy a gép törzse és a motor-faroktartó külön van. Így a teljesen héjépítésű motortörzsön (faroktartón) nincs kivágás, tehát egyszerű felépítésű és nagy szilárdságú.

A magassági kormányfelület és vezérsik túlnyúló részét egy támasztó erősíti meg. Az oldalkormány majdnem teljes felületével beleér a légcsavarszélbe.

A bevonható futómű igen széles nyomtávú, ezzel a gép gurulótulajdonságai igen kedvezően alakultak. A felszállás teljesen rendes, attól a pillanattól kezdve, mikor a légcsavarszél elérte az oldalkormányt.

Végezetül csak annyit mondhatok, hogy a részaránytalan gép a beléje helyezett bizalommal nem élt vissza. Ekkel sikerült egy olyan gépet teremtenünk, amelyet klasszikus formák között csak az alapvető feltételek valamelyikének elhagyásával lehetett volna megépíteni, így azonban az egymotoros »kétmotoros gép« százszázalékosan bevált.«

KÉNYSZERLESZÁLLÁS A FÖLDKÖZI TENGEREN

Négy német repülő viszontagságos menekülése 51 óráig a nyilt tengeren gumicsónakban

(A MN sajtószolgálat eredeti tudósítása.)

Felhős, esőreálló májusi kora reggelen startoltunk egy sziciliai repülőtérről. Feladatunk, annak az angol flottakötelékneк a felkutatása, amely előző éjszaka Tripoliszt bombázta. Az időjárás bizony nem a legalkalmasabb ilyen felderítési feladatok elvégzésére. Mindegy, meg kell kísérelni még a lehetetlent is. Az időjárás egyre rosszabb lesz. Mélyen csüngő felhők kerülnek minduntalan utunkba. Ismét azon vesszük észre magunkat, hogy egy vastag felhőréteg fölött repülünk. A gép vezetője nem sokat gondolkodik. Elvégre azért vagyunk itt, hogy lássunk valamit. Innen nemigen fogjuk fölfedezni az angol hajókat! Percek alatt keresztültörünk a vastag felhőkárpiton.

A kép, ami most elénk tárul, ijesztően lebilincselő. Alattunk legalább húsz vagy még annál is több angol hadihajó. Csatahajók, cirkálók, torpedók és rombolók. Ezt a társaságot kerestük! Nem sok időnk marad a megfigyelésre. Ők is észrevettek bennünket! Máris látjuk, amint három Hurricane vadászgép az egyik nagyobb egységtől elválik és merész ívben felénk veszi irányát! Percek mulva benne vagyunk az angol vadászok tüzében. Mi is derekasan védekezünk. Vad csata fejlődik ki. Egyik dob a másik után ürül. Az egyik Hurricane-nel úgylátszik történt valami. Már csak ketten tüzelnek. Negyedórán át tart még a heves harc. aztán a másik két gép is felhagy az üldözéssel.

Leáll a balmotor...

Fellélekzünk. Nehéz percek voltak, egyikünk sem hitte volna, hogy ilyen könnyen ússzuk meg. Korai volt azonban az öröm. Még jóformán fel semocsudtunk az előbbi izgalomból, máris újabb veszedelem üti fel a fejét. A balmotor burkolata alól patakokban ömlik a hűtésre szolgáló folyadék, a motor máris ki-kihagy. Csak másodpercek kérdése és végleg le kell állania. Egy motorral semmi körülmények között sem tarthatjuk magunkat, ahhoz túlságosan alacsonyan repülünk. Nincs mit tenni, le kell szállani. Kényszerleszállás a Földközi-tenger kellős közepén; nem tartozik éppen a legkellemesebb dolgok közé. Gyorsan SOS-t adni és pontosan meghatározni helyzetünket, ez minden, amit az utolsó pillanatban még tenni lehet. Távirászunk nagy lélekjelenléttel el is végzi feladatát. Ami ezután következik, az másodpercek alatt megy végbe.

Gépünk nagy csattanással vágódik a vízre és máris süllyedni kezd. A gumicsónakot szerencsésen kidobjuk. aztán nagy keservesen mi is kimászunk a süllyedő alkotmányból. A tenger hála Istennek csendes és így minden baj nélkül mindannyian elérjük a csónakot.

A csónak rosszul esett. Most felfordulva fekszik a vízen. Sikerül valahogy megfordítanunk. Közben azonban élelmiszeres zacskónk a vízbe esett. Nagy baj... Jó öreg gépünkből már semmit sem látni. Elhelyezkedünk a csónakban. Mechanikusunknak, aki a kényszerleszállásnál megsérült, fekvőhelyet készítünk a csónak fenekén.

200 kilométerre az afrikai partoktól

Körülbelül 200 kilométerre vagyunk most az afrikai partoktól. Gyenge északi szelünk van. Talán sikerülni fog... De kár is ilyen gondolatokkal foglalkozni, a bajtársak majd csak megmentenek bennünket. Mindannyian tudjuk és érezzük, hogy ami emberileg lehetséges, azt meg fogják érdekünkben tenni. Miért csinálnánk hát gondokat magunknak? De vajjon megkapták-e a rádiógrammot?...

Ezer kérdés kívánkozik az ajkakra, nem szól azonban egyikünk egy felesleges szót sem. Minden remény és hit: a bajtársak!

Lassan beesteledik. Hirtelen motorzúgást hallunk! Egy saját kötelékünkbeli Ju 88 húz el felettünk. Jelzőrakétákat lövünk ki. A gép azonban nem vesz bennünket észre. Tovább repül. Ez az elképzelhető legnagyobb idegpróba, amit ki kell állanunk még a következő két nap alatt is, nem egyszer. Hallani, sőt látni gépeket, tudni, hogy itt vannak a közelünkben.. és mi nem tehetünk semmit, tehetetlenül vergődünk a végtelen vízen és képtelenek vagyunk magunkat észrevétetni!... Utolsó jelzőrakétánkat már régen kilőttük. Kiáltani?... annak semmi értelme. Nem tehetünk egyebet, mint hogy fehér rongyokkal integessünk, hogy ne adjuk fel a reményt, mint hogy várjuk a következő felbukkanó repülőgépet és mint hogy újból csak várjunk és reménykedjünk.

Ismét este lesz. Alvásról szó sem lehet. Bár csak már reggel lenne. Remélhetőleg az időjárás továbbra is ilyen jó marad. A nálunk lévő zsebkompasszal és az evezőkkel igyekszünk kis járművünket déli irányba terelni. Lassan mulik az éjszaka...

Felvirrad. A nap mind magasabbra és magasabbra kúszik. A szomjuság mindannyiunknál percről-percre kínzóbb és gyötrőbb lesz. Fáj a szemünk és a kezeink is megdagadnak. Hirtelen egy gép tűnik föl. Egyenesen felénk tart. Már lát is bennünket. Egészen bizonyosan lát! Fölöttünk kering jó darabig, egyszer-kétszer megbillenti szárnyait. Ami annyit jelent, hogy minden rendben! Most lejjebb száll. Elrepül a csónak fölött. Megint megbillennek a szárnyak, aztán hirtelen irányt vesz hazafelé. Tudjuk, nemsokára itt lesz a segítség. Lassan alkonyodni kezd, amikor a láthatáron feltűnik a vízi mentőrepülőgép. Olyan közel repül el felettünk, hogy szinte érezzük szárnyának szélét és mégsem lát meg bennünket. Kétségbeejtő állapot! Minden hiába, a gép dolgavégezetlenül száll tovább! Később még egy gép érkezik. Csodálatosképpen a sötétség ellenére is nyomban ráakad apró kis járművünkre.

Nagy csattanással csomag vágódik mellettünk a vízre. Odaevezünk. Ennivaló! Sajnos a vizespalack az esésnél megrepedt és a világítórakéták, amelyekre most oly nagy szükségünk lenne, szintén kicsúsztak valahogyan a csomagból. Az éjszaka embertelenül hideg. Kétszeresen szenvedünk a forró nap után. Mintha a tenger is mozogni kezdene. Egyik-másik hullám könyörtelenül

átcsap csónakunk széles peremén. Még jobban fázunk. Es most nem is tudjuk ruháinkat megszárítani. Az evezők lapátjain kísértetiesen világító polipok csüngnek. Körös-körül mélységes csend és nyugalom, csak a hullámok egyhangú játékát halljuk, amint csónakunk peremét pacskolják. Az égbolton milliónyi csillag ragyog. Mi pedig fogvacogva és reménykedve várjuk a hajnalt...

Menekülünk

Először jut komolyan eszünkbe a halál gondolata!... Aztán elűzzük magunktól ezeket a rémeket. Felvirrad a harmadik nap is. Vajjon mit hoz?... Egyik óra a másik után múlik. Ügy déltájban végre motorzúgás!

Ismét egy Ju 88 a mi csoportunkból. Nyomban megtalál bennünket. Fáradhatatlanul köröz fölöttünk. Csak fussa a benzinje, amíg a segítség megérkezik, ez most a fontos. Nem sokáig maradunk kétségben. Negyedóra mulva már határozottan hallani a vízirepülőgép nehéz motorjának mély búgását. Néhány perc és máris ott köröz a Ju mellett. Most lejjebb száll, aztán még lejjebb. Végre nagy csattanás és az óriási madár ott terpeszkedik már alig pár méterre tőlünk. Fáradt, dagadt kézzel ragadjuk meg az evezőket. Csak nehezen jutunk előre. Még 10..., még 5 méter. Aztán segítő karok nyulnak felénk... Megmenekültünk!

Megalakult a repülőmodelező szövetkezet

»Repülőmodelező és aviatikai szövetkezet« címmel új vállalkozás indult meg, amely céljául tüzte ki a magyar repülőmodelezés népszerűsítését és széles körben való elterjesztését. A szövetkezet megalakulása modelező körökben őszinte örömet keltett, mert az új vállalkozás révén egységesen lehet a jövőben a modelezés anyagbeszerzését és egyéb szükségleteit megvalósítani, illetve kielégíteni.

A szövetkezet korlátolt felelősségű és tagja lehet mindenki, aki vagyonával szabadon rendelkezik. Az új vállalkozás valószínűleg szeptember elején kezdi meg működését, úgyhogy az új iskolaév kezdetén már rendelkezésre is állhat a modelezőknek.

A *Repülőmodelező Szövetkezet* ideiglenes szervezési irodájának címe: Budapest, VI., Teréz-körút 10. Telefon: 224—903. Hivatalos órák: 10—1-ig.

A Budakalászi Textilművek Klinger Henrik Rt. mérlege. A Budakalászi Textilművek Klinger Henrik Rt. f. évi rendes közgyűlésén az előző évi nyereség áthozattal együtt 290.490.07 pengő nyereséget állapít meg, amelyből a közgyűlés osztalékra részvényenként 12.— pengőt, tehát összesen 240.000.— pengőt fordít.

Kérjük igen tisztelt előfizetőinket, hogy lejárt előfizetésüket megújítani sziveskedjenek

KÉT ÉVE HARCOL AZ OLASZ LÉGIERŐ AZ ÚJ EURÓPÁÉRT

1940 június 10-én hirdette ki a Duce a Palazzo Venezia erkélyéről Itália népének és az egész világnak, hogy a fasiszta Olaszország is hadbavonult az új Európáért való küzdelemben, hogy harcoljon az igazságért és az emberi javak méltányos elosztásáért.

Két eseményekben, dicsőségben gazdag, kemény esztendő telt el azóta. Az olasz fegyveres erő hatalmas teljesítményeivel megmutatta, mire képes. Különösen a légihaderőre hárultak rendkívül jelentős feladatok s neki kellett kivívnia az uralmat a Földközi-tenger légterében.

Ennek a harcnak mintegy mérlegét adja az a néhány adat, amelyet ebből az alkalomból olasz hivatalos helyen nyilvánosságra hoztak és amelyről lapunk számol be először az egész magyar sajtóban.

Az olasz repülők 1940 június 11-től 1942 június 10-ig, a fasizmus uralmának XVIII., XIX. és XX. évében 70.050 harci repülést végeztek.

Bombatámadásaik alkalmával levetettek 344.614 darab bombát. Ebben az adatban nem foglaltatik benne a vadászrepülők alacsonytámadásainál alkalmazott repeszbombák száma.

Az említett 70.050 harci repülés összes időtartama 298.557 óra, tehát egy-egy gép harci repülésére kereken négy órai időtartam esik. Igen nagy szám ez, ha meggondoljuk, hogy 4 óra alatt egy bombázógép 1400 km utat tehet meg s ha azt is figyelembe vesszük, hogy a vadászgépek átlagos repülési időtartama nem haladja meg a 2 órát.

Igen érdekes az Armata Azzurra eredménylistája:

Légiharcban biztosan lelőttek 1280 ellenséges gépet. Ez három repülőhadtest gépállományát jelenti.

Légiharcban valószínűleg elpusztult 518 ellenséges gép, ami további egy ellenséges repülőhadtest megsemmisítését jelenti.

A légihaderő támadásai során az ellenséges repülőtereken megsemmisitettek 449 gépet, amelyhez további 275 a földön valószínűleg elpusztított gép járul.

A légvédelem lelőtt vagy szétrombolt 784 ellenséges repülőgépet s valószínűleg még 16 gépet.

Összesítve mindezt, az olasz légihaderő biztosan 2713 ellenséges repülőgépet és valószínűleg további 809 gépet semmisített meg. Ez együttvéve 3522 ellenséges gép elpusztítását jelenti.

E 3522 gépből 1798 gép ment tönkre légiharcban, 724 a földön, a preventiv légitámadások során és 800 gépet lőtt le a légvédelem. A lelőtt gépek száma kilenc repülőhadtest teljes gépállományát teszi ki.

Hasonlóképpen igen eredményes volt az olasz légihaderő harca az ellenséges haditengerészet és hajózás ellen is.

Bomba- vagy torpedótalálattal elsüllyesztettek összesen 31 ellenséges hadihajót.

Bombával vagy torpedóval eltalálták és megsebeztek 151 ellenséges hadihajót, ezekre a hajókra összesen 181 találat esik.

A bombázók és torpedóvetők az ellenséges kereskedelmi hajózás ellen folytatott harcban 72 hajót süllyesztettek el.

Ugyanakkor 81 kereskedelmi hajót találtak el, összesen 107 találattal.

Lapunk más helyén részletesen beszámolunk az olasz szállítókötelékek egy évi teljesítményéről, most itt a kétéves teljesítmény kivonatát adjuk:

A szállítókötelékek összesen 37.452 repülést végeztek, ezzel 28 millió 818.414 kilométert repültek be, 345.975 személyt szállítottak és 23,726.419 kg hadianyagot és egyéb terhet. Ezek szerint a háború második évében még fokozottabb teljesítményt hajtottak végre az olasz szállítókötelékek, mint az első, eredményekben rendkívül gazdag évben.

Ennyi az olasz légihaderő kétéves harcának mérlege. Sokatmondó számok — beszédes adatok: hősi erőfeszítés s az olasz győzniakarás tanujelei.

(Ő)

JOBB MAGYAR REPÜLŐKÖNYVEKET!

Széljegyzetek egy repülőkönyv-höz

Az írás, az írói munka felelősség. Repülőkönyv írása kétszeres felelősséggel jár, mert a könyvnek nem csupán irodalmi, hanem repülőszempontból is kielégítőnek kell lennie. S ha már magyar repülőkönyvről van szó, akkor ennek a könyvnek magyar szempontból sem szabad hiányosnak lennie.

Ezek a gondolatok merülnek fel bennünk, mikor Farkas Istvánnak a Centrum kiadásában, ízléses külsővel, pompás fényképfelvételekkel díszített könyve kerül elénk. A könyv címe: A levegő titánjai.

A könyvet a szerző a magyar ifjúságnak ajánlja. Tökéletesen helyesen járna el, ha ezt a könyvet, mondjuk, az új Európa ifjúságának ajánlaná. Így azonban éppen rossz irányban veti el a sulykot, hiszen nemzeti nevelésügyünk és nemzeti repülésügyünk egyaránt saját értékeinkre és nem a baráti külföld értékeire akar nagyobb gondot fordítani és igen helyesen. Csak úgy lehet meg a kellő nemzeti öntudatunk és csakis akkor nem csalhat értékelméletünk az eszmék zűrzavarában, ha saját nemzeti értékeinkkel tisztába jöttünk.

A magyar ifjúság nemzetünk legféltettebb kincse. Alapos rostálásnak kell alávetni mindazt, amit kezébe merünk és akarunk adni. Már pedig ez a könyv nehezen állja meg a rostavizsgát! Szerzője, helyesebben szerkesztője, nem volt eléggé lelkiismeretes az adatok feldolgozásában. Jó szándékát nem lehet kétségbevonni, hiszen eléggé nagy érdem ma repülőkönyvet írni, azonban sajnos ebben a tárgykörben a jó szándék nem elegendő.

Néhány kiragadott példa a könyvből: Szerinte Lilienthal 1849-ben végzett siklórepüléseket, holott valójában akkor még csak 1, azaz egy éves volt. A Wright-féle első repülés sem úgy történt, ahogyan a könyv leírja. Blériot 1909-ben és nem 1908-ban repülte át a Csatornát!

S a magyar úttörők sorsa? Talán az sem felel meg teljesen a valóságnak. Kvasz Bandi bácsi, a budaörsi közforgalmi repülőtér derék segédtisztje ma sem tudja, hogy miért könyveli őt el Farkas István könyve a magyar repülés második hősi halottjának, holott ő ma is a legjobb egészségnek örvend. Dobost alig néhány éve ragadta csak el a halál közülünk, kellemetlen repülőszerencsétlenség végzetes kimenetelével. Világháborús élő vadászrepülőink közül miért maradt ki vitéz Hefty Frigyes, három arany vitézségi érem mel?

A német Pour le Mérite-es repülők közül jónéhányan kimaradtak, holott ma nagy szerepük van. Elegendő itt Loerzer tábornokra emlékeztetni. S ha már az ellenfelekről beszélünk, miért maradt ki Bishop, a kanadai pilóta 72 légi győzelmével? Hogyan lehet, hogy a 19. oldalon 1910 körül repülőhalált halt Dobos a 26. oldalon már arany vitézségi éremmel jön vissza a háborúból? Talán még sem halt meg? Miért maradt ki Alcock és Brown első óceánrepülése a háború után?

Miért beszélünk csupán a német repülés tönkrezúzásáról? Letagadjuk vajjon, hogy nálunk ugyanezt a gyalázatos munkát végezték az antantbizottságnak csúfolt szervek? Vajjon a Wasserkuppe hegyét nem írja-e egybe, aki összesen öt repülőkönyvet elolvasott? Olyan apróságot észre sem veszünk, hogy a Kormányzóhelyettes Ur gépe nem 90, hanem 105 lóerős (bár éppen az ifjúság, akinek a könyvet ajánlták, van tekintettel ilyesmire!).

Azt azonban — úgy hisszük — jogosan kérdezzük a könyv összeállítójától, (a szerző elnevezést készakarva mellőzük, hiszen itt fordításokból kapkodva összeollózott könyvről van szó), hogy vajjon az egész magyar repülés csak ugyanannyit érdemel meg terjedelemben, mint Mölders ezredes egymaga? Ha a németség jogos büszkeséggel csügg emlékén s ha mi is csodálattal emlékezünk meg róla, mint repülőről és bajtársról, nem drágább-e nekünk mégis a magunk sok repülője? Nem érdemel-e meg ittebei Kiss József legalább mondjuk ugyanannyi oldalt, mint Baumbach Werner? És nem követünk-e el bűnt saját fajunk ellen, ha csak a mások tiszteletére tanítjuk, de önmagunk megbecsülésére nem?

(figyelő)

REPÜLŐ HÁZASPÁR SÉTÁJA A LEVEGŐBEN

Kertész László dr., a Magyar Aero Szövetség vitorlázó osztálya vezetője Úrnapján Goevier mintájú vitorlázógépen távrepülésre indult a Hármashatárhegyről. Ebben még nincs semmi különleges, érdekességet azonban az kölcsönöz ennek az 50 kilométeres repülésnek, hogy résztvett rajta fiatal felesége is, aki mint igazi repülőasszony, régóta ostromolja férjét azzal a kívánsággal, hogy vigye el már végre hosszabb sétára az égi országutakon.

Kertészék gépe több mint négyórás út után a Székesfehérvártól északra fekvő *Zámoly* községig jutott el. A házaspári távrepülés után felkerestük az égi sétáról visszatért repülőfeleséget a Zsigmond-utcai, repülőemlékekkel teli lakásban és megkértük, szóljon egy-két szót úti élményeiről.

A gumikötélindítás izgalmai

— Férjem már régóta ígérte, hogy kétüléses géppel egyszer elvisz repülni, ezt az ígéretét most valóra is váltotta. Indulás előtt meghallgattuk *Tóth Géza* meteorológus időjóslatát, majd beleültünk a gépbe. Néhány pillanat mulva gépünk nagy sebességgel fúrta bele orrát a levegőbe. Utólag bevallhatom, az egész távrepülésben az indulás volt számomra a legkellemetlenebb. A szemem előtt elhomályosult minden és amikor kitekintettem a gépből, az volt az érzésem, hogy minden tereptárgy táncol körülöttem. Kisvártatva minden megnyugodott, majd éles fordulókkal körözni kezdtünk a hőlégben. Ekkor már olyan otthonosan éreztem magamat a szűk ülésben, hogy már biztatni kezdtem Lacit, döntse be még jobban a gépet.

Istenkém, adj egy kis termiket

— Egyre magasabbra emelkedtünk. Már olyan magasan voltunk, hogy a lentről vattacsomónak tetsző felhőket nem fehéreknek, hanem piszkosanszürke tömegeknek láttuk. A kilátás 1800 méteres magasságból leírhatatlanul gyönyörű. De mi történik?! Gépünk merülni kezd és hiába megyünk egyik felhőtől a másikig, semmi sem segít és már a Vöcsök társaságában »nyaljuk« a léjtőt. Édes Istenem, adj egy kis termiket — sóhajtok fel és mint a kívánságmesében lenni szokott, máris emelkedünk felfelé.

Kaland a felhőben

— Egyre emelkedünk. A felhők alatt a körök egyre szűkebbek lesznek, még egy pillanat és már bent is vagyunk a felhőben. Nem sokáig tart, mert a másik oldalon már ki is bujtunk belőle. Biztattam férjemet, gyerünk bele újból. Belekörözünk. A következő pillanatban, mintha szabadjára engedett démonok esnének a gépnek. A Goevier nyikorog, sír, jajgat. A műszerek eszeveszetten táncolnak és szívem bizony torkomban ver. Kérdezem: valami baj van? Férjem válaszképpen kiengedi a szárnyféket. Körültekintek és a felhőből kizuhanva keresem az eget, de nem találom. A föld is tótágast áll. Lassan azonban minden megnyugszik. Ezer méterre kerültünk le.

Sima leszállás Zámoly mellett

— Már két és félórája vagyunk a levegőben. A felhők még feketébbek, még barátságtalanabbak lesznek, szinte elutasítólag fogadnak, ha feléjük igyekszünk. A Hármashatárhegy már messzi mögöttünk van és a párás távolban három vízfoltot fedezek fel, tudom, ezek a *Bicske* körüli tavak. Itt már keservesen meg kellett dolgoznunk minden méterért, a felhők semmi pénzért sem akartak emelni, csak goromba kegyetlenséggel dobálták gépünket. Lassan elértük a *Vértes* nyúlványait. Utoljára megkíséreltük, hogy magasságot nyerjünk, a felhők azonban úgy eltűntek, mintha felseperték volna az eget. Magasságunk végkép elveszett és *Zámoly* község határában egy kocsiszín mellett szépen, simán földreszálltunk.

Csodálkozó kérdésemre, hogyan ért ennyire a vitorlázórepüléshez, *dr. Kertészné* elmondja, hogy több mint fél évtizede állandóan repülőtársaságban van, sőt annak idején majdnem letette az »A« vizsgát is.

— Négy és félórás távrepülésünk gyönyörű szép volt — mondja végül. — Közben megismerkedtem a repülés minden szépségével, de nehézségeivel is és csak most tudom igazán megfelelően értékelni a semmi áldozattól vissza nem riadó repülőszellemet.

Felelős szerkesztő és kiadó:

JÁNOSY ISTVÁN

FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.



Vászon, fehérnemű, kelengye
Mössmer
IV., Váci-utca 1

Dán Adrián
VIII., József-krt. 16
Lakk-, festék-, kence-, ecset-, kefeáruk, háztartási cikkek

SPB SPORT
SKABA ÉS PLÖKL
Budapest, IV., Váci-utca 40

1845
WACHA JÁNOS
Bpest, IV., Múzeum-körút 43

Külföldi gyapjúszövet, selyem
Leidenfrost
Pázmány Péter-tér 5. szám

Gramofonok
rádiók, összes hangszerek
Mogyoróssy hangszergyár,
Budapest, Rákóczi-út 71. sz.

„Csík-Rend" ruha
SZABÓ ADORJÁN
BPEST, NAGYMEZŐ-U. 19.

BLAZSEK
KÉS, OLLÓ
IV., Kecskeméti-utca 1
IV., Kossuth Lajos-u. 3

Olbrich
BŐRÖNDJEI RETIKÜLJEI
szépek, jók, olcsók!
TERÉZ-KÖRÚT 3

Katonai egyenruhák, formaruhák, polgári ruházatok
„Réka"
Ruhaipari Kereskedelmi Rt
Andrássy-út 27. Telefon: 425-984

Schneider
harisnya, úri- női divat rövidáru
IV., Régiposta-utca 12

Festményeket
jól vehet
Hoffman Ferencnél
IV., Károly-körút 28
(Központi Városháza)

Ping-pong labda
„Árpád"
Kizárólagos hivatalos labda 1942-re
Kapható a sport- és játéküzletekben

CONTINENTAL
írógépet vegyen!
Wanderer Werke gyártja, csak jó lehet!
Magyarországi vezérképviselet: **Goÿ és Kovalszky Rt.**
Budapest, V. kerület, Nádor-utca 11

Ivancsics
ingek, nyakkendők stb.
VIII., Rákóczi-út 9

Bélyegzők
és mindennemű
vésések
SCHUBAUER JÁNOS
Budapest, IV, Duna-u. 6
Telefon: 388-051

KAPPEL
IRÓGÉP
GEHA
SOKSZOROSÍTÓGÉP
Vezérképviselete:
BUDAPEST,
VII., WESSELÉNYI-U. 49

A modelezők lapja, az
Ifjú Repülő
júliusi száma megjelent.
ÁRA: 30 FILLÉR

Vásároljon könyvosztályunk-ban
Utánvéttel is szállítunk

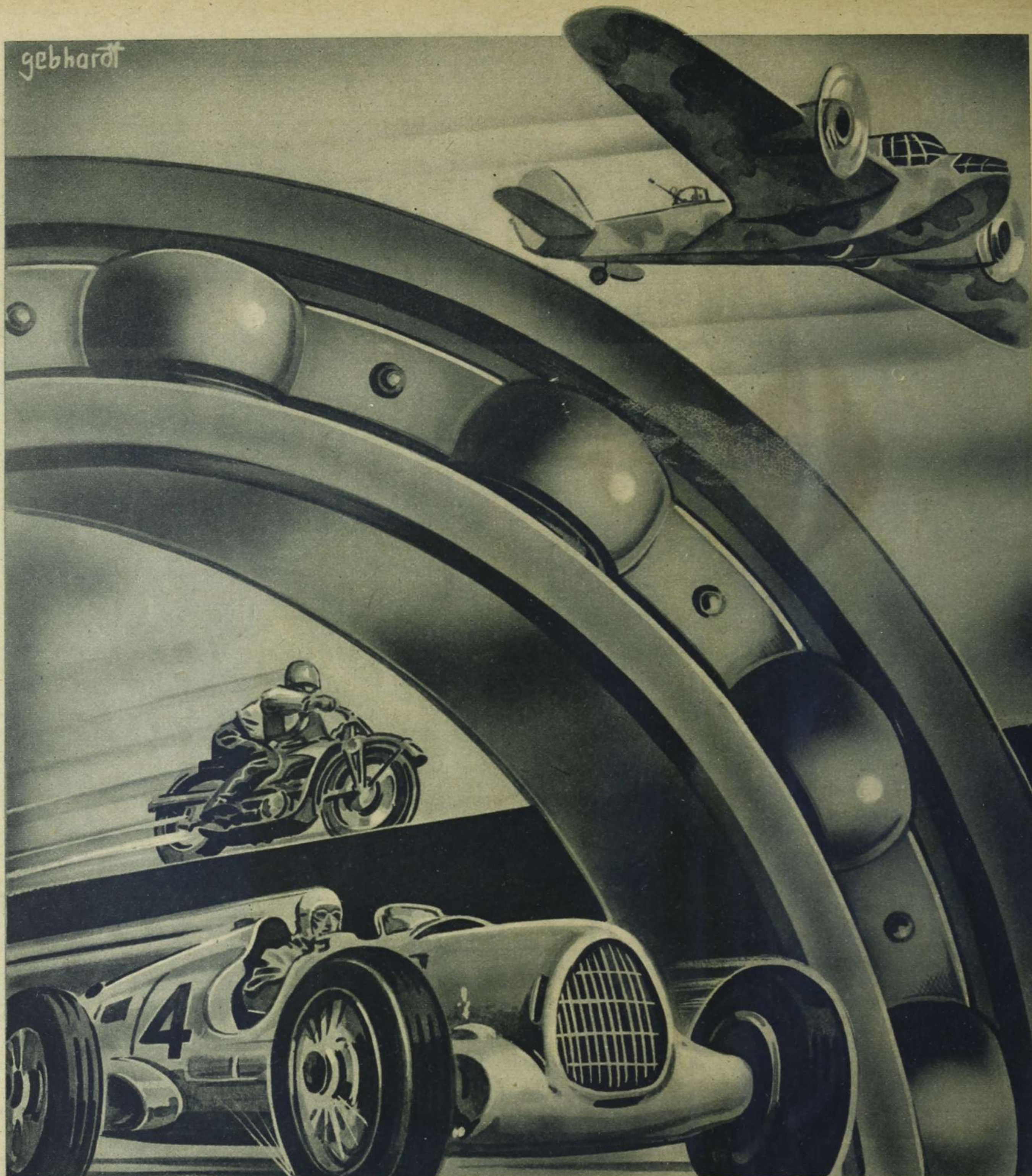
Júliusban jelenik meg a
„Repülés Tudomány"
első száma
ÁRA: P 3·—

Textiláruk
vitéz Varga Zoltán
textilnagykereskedés, Budapest, Király-u. 15
Mindennemű textiliák állandóan legolcsóbban, legnagyobb választékban



Az ejtőernyős első szárnycsapásai

423321. — Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása Felelős: Kárpáti Antal igazgató



SKF

SVÉD GOLYÓSCSAPÁGY RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

BUDAPEST IX. ÜLLŐI-ÚT 55.